

ÉRTEKEZÉSEK

A TÁRSADALMI TUDOMÁNYOK KÖRÉBŐL.

KIADJA

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA.

TIZEDIK KÖTET.

A II. OSZTÁLY RENDELETÉBŐL.

SZERKESZTI

PAUER IMRE

H. OSZTÁLYTITKÁR.

BUDAPEST.

1890.

913602

TARTALOM.

- I. szám. Adalékok a római alkotmány-politikához és államjoghoz.
Schvarcz Gyula r. tagtól.
- II. « Adalékok a magyar állampolgári társadalom egységes természetének elméletéhez. *Schvarcz Gyula* r. tagtól.
- III. « Demologiai tanulmányok. *Kőrösi József* l. tagtól.
- IV. « A visszaesés okairól s óvszereiről. *Tóth Lőrincz* r. tagtól.
- V. « A király tanácsosainak felelőssége Aragóniában és Magyarországon III. András óta. *Schvarcz Gyula* r. tagtól.
- VI. « Sextus Caecilius Africanus jogtudós. *Vécsey Tamás* r. tagtól.
- VII. « Báró Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az osztrák-magyar monarchiában. *Matlekovits Sándor* l. tagtól.
- VIII. « Az 1839/40-diki országgyűlés visszhangja az irodalomban.
Ballaqi Géza l. tagtól.
- IX. « Taras, Syrakusa, Akragas és egyéb görög államok demokrátiája. *Schvarcz Gyula* r. tagtól.
- X. « A specificatio. Magánjogi értekezés. *Dr. Hoffmann Pál* l. tagtól.
-

ÉRTEKEZÉSEK
A TÁRSADALMI TUDOMÁNYOK KÖRÉBŐL.

KIADJA A MAGYAR TUD. AKADEMIA.

A II. OSZTÁLY RENDELETÉBŐL

SZERKESZTI

PAUER IMRE

H. OSZTÁLYTITKÁR.

X. KÖTET. 7. SZÁM.

BÁRÓ WÜLLERSTORF
ÉS
A SZABADKERESKEDÉS
MEGHONOSÍTÁSA
AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIÁBAN.

D^E MATLEKOVITS SÁNDOR

LEV. TAGTÓL.

(Olvastatott a II. osztály ülésén, 1889. december 9-én.)

Ára 50 kr.

BUDAPEST.

1890.

BÁRÓ WÜLLERSTORF
ÉS
A SZABADKERESKEDÉS
MEGHONOSÍTÁSA
AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIÁBAN.

D^r MATLEKOVITS SÁNDOR

LEV. TAGTÓL.

(Olvastatott a II. osztály ülésén, 1889. deczember 9-én.)

BUDAPEST.

KIADJA A MAGYAR TUD. AKADEMIA.

1890.

FRANKLIN-TÁRSULAT

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

NYOMDÁJA

I.

«Nem mémoires, az igazságnak híven ki merészeltetne ilyeneket közzé tenni, és ki akarna csak fölületest nyújtani.» Ezekkel a sorokkal vettem báró Wüllerstorff-Urbair Bernát vegyes tartalmú íratait, az elhunyt neje, Wüllerstorff-Rothkirch Leonia grófné kezéből, a ki azokat Gráciban 200 példányban kézirat gyanánt kinyomatta.¹⁾ És jobb, hogy nem mémoires, hanem b. Wüllerstorff műveinek egy része jelent meg; mert így nem a dolgok és események subjectiv ítélete, hanem a dolgokra és eseményekre közvetlenül hatott eszmék és nézetek tárulnak föl előttünk. Ezek az iratok oly világot vetnek Wüllerstorff működésére, oly színben tüntetik föl azt az időszakot, melyben az osztrák-magyar monarchia közgazdasági vezetésének élén ő állott, hogy tanulmányozásuk és az akkori viszonyok átkutatása jelenleg annál érdekesebb, mert egyrészt egy félreismert államférfiú tevékenységének kellő színben föltüntetése, de másrészt azon eredmények mérlegelése is lehetségessé válik, melyeket a szabadkereskedés és a liberális közgazdasági politika tényleg létrehozott.

Báró Wüllerstorff-Urbair, hivatásánál fogva hadi tengerész, Belcredi minisztériumában hosszas keresés után a kereskedelmi minisztérium élére jutott.²⁾ A szerep, melyet ez a minisztérium főképp az alkotmány fölfüggesztése következtében Ausztriában vitt, valamint egyéb kedvezőtlen viszonyok Wüllerstorff működését is, különösen osztrák íróknál és az osztrák közvéleményben, kedvezőtlen színben tüntették föl. Az a rövid idő, melyben Wüllerstorff a monarchia kereskedelmi politikáját irányozta, a birodalomra sokkal nagyobb politikai jelentőséggel bírt, semhogy a közgazdaság terén történeteket akkor méltányolni lehetett volna. A concordatum

életbeléptetése, az osztrák alkotmány revisiója, a Magyarországgal való kiegyezési kísérletek, az olasz és később a porosz háborúk sokkal jobban magokhoz vonzották a közvéleményt, a politikai élet figyelmét, a társadalmi körök tevékenységét, semhogy a kereskedelmi politika bármily irányú nyilvánulása, s egy új korszaknak megállapítása akkor észrevételre érdemesítettetett volna. Sőt midőn Wüllerstorff törekvései végre is a liberalismus elveit egész hatalmukkal érvényre juttatták, azon okból, mert az osztrák közvélemény részéről nem kedvelt minisztérium tagja volt, törekvéseit becsmérteni igyekeztek és működését úgy állították oda, hogy nem az ő, hanem a Belcredi-féle minisztérium szemfényvesztésre irányult törekvése látszik benne.

«Kinevezése főkép *symbolicus* jelentőséggel birt», — így szól az *Unsere Zeit* című folyóiratban megjelent «Österreich seit dem Sturze des Ministeriums Schmerling» 1868. évi folyam 17. lapján. — «A minisztériumnak ugyanis kedvelt a többek közt abban, hogy kereskedelmi szerződéseknek à tort et à travers megkötése által azt a látszatot adja magáról, mintha Napoleon-szerűen anyagi reformokat fogna létesíteni, és a tömeget a védvamos és szabadalmazott bourgeoisie kizsákmányolása alól meg fogja szabadítani . . . Az a kormány, melynél a concordatum a legmagasabb tromf volt, anyagi reformokat akar inaugurálni; és az a minisztérium, mely a legkisebb porszemet is le akarja törölni az elsárgult pergamentumokról, a haute finance-szal szemben Napoleon dictátori modorában akar föllépni!» — És másutt «Die österreichische Volkswirtschaft seit dem Beginn der 50-er Jahren. Unsere Zeit. 1868. II. kötet 611. l.: «A politikai szabadság elvesztéseért, mely a grófok minisztériuma részéről a monarchiának tényleg szánva lett, a hű alattvalókat más téren óhajtották kárpótolni. Hivatalos és félig hivatalos lapok nem eléggé magasztalhatták azt, hogy Ausztria közgazdasági reformok által csatlakozni fog Európa műveltebb nemzeteihez. A szabadkereskedés zászlóit magasan lobogtatták. Érdeme volt-e ez valóban a minisztériumnak? Épenséggel nem. A védvám-rendszer végső vonaglásában volt. Az elmélet által a szellemi eszközök rendkívüli módozatával meg-

támadva, Ausztriában is végre kényszerítve voltak a tények kérlelhetetlen logikájának engedni. Angliában a szabadkereskedés a védvamos theoremákat mind meghazudtolta, a Peel-féle nagyszerű reform korszaka óta a közgazdasági életnek óriási, a maga nemében páratlan lendülete kezdődött, s még magok a toriek is kibékültek vele. Franciaország a prohibitív-rendszerrel szakított. A vámegylet ismét a szabadkereskedés útjai felé tért, melyeket két évtized óta mellőzött: tehát mi maradt hátra az osztrák államférfiak részére, mint hogy akarva nem akarva, azt az irányt kövessék. Még butább szeműeknek is be kelle látniok azt, hogy a monarchián csak ezen az úton lehet segíteni. Természetesen a védvamosok eléggé hangosan és gyakran kiabálták: «tönkremegyünk!», de az a minisztérium, mely büszkén bánt el az alkotmány barátjaival, már nem törődött azzal, van-e egy pár ellenzővel több, vagy kevesebb.»

Majdnem egy negyed század múlt el azóta; az idők az osztrák-magyar monarchia s Magyarország alkotmányos életére kedvezők voltak; most már nyugodtan és elfogultság nélkül nézhetjük működését azon államférfinak, kivel a közgazdasági fejlődés az osztrák-magyar monarchiában szoros kapcsolatban áll, pedig neve éppen akkor, a midőn a közgazdasági emelkedés s főkép a szabadkereskedés uralmának meghonosítása van szóban, ritkán említetik, vagy ha említetik is, nem történik az azon a módon, a mint azt működése, tevékenysége és törekvése megkívánnák. Minden előítélet, minden elfogultság nélkül olvashatjuk most már műveit, búvárkodhatunk azon eszmékben, melyeket irataiban és hátrahagyott munkáiban kifejtett; visszatekinthetünk arra az időre, a melyben ezek az eszmék megfogamzottak; összehasonlíthatjuk a történeteket és a fejleményeket a kifejtett eszmékkel, és elfogulatlanság nélkül emelhetünk kalapot egy oly férfi emléke előtt, ki megértette kora kívánságait és hatalmasan igyekezett ledönteni azokat az akadályokat és előítéleteket, melyeket Ausztriában évtizedek megszokottsága s vele karöltve a haladás iránti ellenszenv uralkodókká tett. Tagadhatatlan, hogy a közgazdaság elmélete abban az időben a liberalismus irányát majdnem ellenmondás nélkül érvényre emelte; tagadhatatlan,

hogy az európai népek kormányai a gyakorlatban is hódoltak ezen eszméknek; de ha meggondoljuk, hogy Ausztriában a domináló elemek, főképp az alkotmányos élet meghonosítása óta, mindig a védvámok révén álltak, s mindig az iparnak a külfölddel szemben való elzárkózását követelték; ha tekintetbe vesszük, hogy például az 1865. április 11-én Németországgal kötött kereskedelmi szerződést is csak akkor fogadta el a birodalmi tanács, miután a kormány megígérte, hogy más államokkal szemben nem a szerződéses vámtételeket, hanem az általános vámtarifa magasabb tételeit fogja alkalmazásba vétetni: akkor nem lehet azt állítani, hogy a vezérlő kormányférfiút az uralkodó áramlat mintegy önként ragadta a liberalismus felé, hanem el kell ismerni, hogy a fennálló gátakkal szemben is ő volt az, ki fölkereste a liberalismus felé vezető medert, s kényszerítette az ellenszegülő elemeket, hogy e folyam áramlatával haladjanak.

II.

Wüllerstorf irataiban a messze távolba tekintő, maga előtt mindig nagy tért látó tengerészhez illően a liberalismus s főképp a szabadkereskedés elvei nyerne kifejezést. Nézete szerint mindennek előtt arra kell törekedni, hogy az ország közgazdasága virágzó legyen. A világ jelen fejlődésében az ország anyagi jóléte, az országnak anyagi befolyása a szomszéd országokra: az az alap, mely minden tekintetben erőt ad, mely szellemi, erkölcsi és politikai hatalomra juttatja a nemzetet.

«A népek existenciája mai napság tehetségeik és munkájuk lehető értékesítésétől és más népekhez való jó viszonyaiktól függ.»*)

«Mint tengerésznek, mint a gyakorlat emberének, úgy látzik nekem, hogy közgazdasági és kereskedelmi viszonyaink szabályozása minden hazafinak tulajdonképeni föladata. Ez

*) Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte «Novarra» berührten Ländern der Erde. Müve. 180. 1.

sokkal fontosabb, mint a belső és a nemzetiségi politika sok elfogadott tételének hajthatatlan föntartása, mely ma úgy látszik Ausztriában a tért elfoglalni szándékozik.»¹⁾

«Politikai combinatiók, más nemzetekkel kötött frigyek, pillanatra kisebbitthetik a bajt (a politikai hatalom elvesztését); de saját tapasztalatainkból nagyon is jól tudhatjuk, mennyire szabad ily frigyekre számítanunk. Ép ezért annál inkább kellene saját tehetségeink kifejlesztésére törekednünk s bennök biznunk. A politikában ép úgy, mint az életben, csak az erős számíthat biztosan barátokra.»²⁾

«A diplomacia csak egy tér felett rendelkezik, szóval és írással kívánja lehetővé tenni az egyezséget; oly tényezőkkel számol, melyek inkább a politikai észnek, mint az anyagi érdekek köszönik alapjokat. De sokkal erősebben lesz a kötelék megkötve, ha nem egyedül a kormányokban van meg a barátságos összetartás szükségességének érzete, hanem ha magok e népek is belemennek az érdekszövetségbe, melyet azután az időnkénti kormányok politikai nézeteltérései sem tudnak megrontani. Ha valamely országban az egyesek jóléte függővé válik egy más országgal való egyetértéstől és a vele való zavartalan forgalomtól: akkor jöhetnek ugyan ez országokra mulékony zivatarok, de a népek csakhamar ismét egyesülnek az anyagi érdekek mezején, melyen megpróbálták, hogy egymást kölcsönösen kiegyenlítsék és kiegészítsék... Politikai meggyőződésből a barátság igen dicséretes, de az a barátság, a mely szokásból és érdekből keletkezik, biztosabb és tartósabb.»³⁾

Bosznjáról szólva, nem politikai, hanem közgazdasági occupatiót ajánl, mondva: «Karoljuk át őket vaskarokkal és bocsássunk vért és életet az organismusba, mely közgazdasági testünk kiegészítése lehet, a nélkül, hogy szükséges vagy

¹⁾ Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte «Novarra» berührten Ländern der Erde. Műve 179. l.

²⁾ Über die Wichtigkeit des adriatischen Meeres für Österreich und dessen Vertheidigung. Műve 135. l.

³⁾ Betrachtungen über die Fortsetzung der Kronprinz Rudolfsbahn bis ans Meer oder bis zur Reichsgrenze. Műve 81. l.

kívánatos volna azt politikailag megszerezni. Ez a jövőnek előrelátó politikája, mely meggondolva és nyugodtan előmozdítja azoknak a népeknek haladását, melyek közös érdekeik végett kezét fogni kénytelenek. Egy ily politika nem idéz elő diplomatiái vagy másféle bonyodalmakat, de megköveteli, hogy a külügyek közgazdasági szempontból is tárgyalassanak és a népek érdekélete a legnagyobb gond fordíttassék. *)

III.

Az ország anyagi fejlődésére nézve pedig jelen korunkban főképp a közlekedési eszközök helyes kifejlesztését, a tengernek kellő fölhasználását és a szabadelvű vámpolitikát tartotta szükségesnek.

Irataiban ép úgy, mint miniszteri működésében a közlekedési eszközök kifejlesztésére nagy súlyt fektet.

«Rossz, indirect és tökéletlen forgalmi eszközök a világpiaczkok közt csak időnek, erőnek, anyagi eszközöknek és szellemi munkásságnak hiábavaló pazarlása. Ily tökéletlen eszközök minden irányban akadályozzák a népesség fejlődését, előmozdítják a helyi előítéleteket, és a patriarchalis indolentiát; kizárják lehetőségét annak, hogy a saját szellemi és anyagi munkálkodás értékesíttessék, kizárják tehát ennek szükséges voltát vagy kívánalmát. Törvények által ezeknek a hátrányoknak nem lehet elejét venni. Törvények legjobb esetben csak a rendet tarthatják fenn, a birtokot biztosíthatják, az erők alkalmazását megkönnyíthetik s ez által a munkásságot előmozdíthatják, — de ez utóbbit megteremteni, ezt nem képesek, ha a népnek érdekében nem fekszik, hogy szellemileg és anyagilag is tevékeny legyen. Maga a közoktatás sem állandó hatású ily körülmények közt és csak melegházi növény tenyésztéséhez hasonlítható, melyre nézve szabad levegőben a talaj — tenyésztésök gyakorlati alapja — hiány-

*) Volkswirtschaftliche Studien III. Handelspolitische Ziele. Műve 38. 1.

zik. Ez a talaj, ez a gyakorlati alap a közép osztályú ember számára az anyagi érdek; és a kézzelfogható nyereségre való kilátás nélkül egy népnél sem képzelhető állandó erkölcsi és productiv tevékenység.¹⁾

«Rossz és nem biztos utak, az árúk és értékek szállításánál idő- és erőpazarlás; ily utak adó gyanánt hatnak, mely a termelésre és az előállításra súlyosodik, de melyet ez esetben senki sem szed; ezen adó által az árúk ára fölemeltetik, tehát versenyképességek a kelendőség helyén kisebbedik.²⁾

«Alacsonyak a szállítási díjak vízi utakon ép úgy, mint a szárazokon csak akkor lehetnek, ha a szállítási eszközök mind a két irányban egyenlőkép használatban állnak, azaz, ha a kivitel számára ép úgy, mint a behozatalra nézve egyenlőképen gondoskodunk. Ha a hajó üresen kénytelen a kikötőbe jönni, hogy ott szállítmányt vegyen föl, ezen szállítmány költségeihez még az üresen megtett utazás költségeit is számítják. Ugyanez az eset áll be, ha a kivitel nagyobb a behozatalnál, mert az árúk szállítási költségeihez még az üresen visszajövő kocsik költségei is járulnak. A kivitel tehát ez esetben megdrágul és kevésbbé lesz versenyképessé; a rendszeres kivitel lehetetlenné válik; mert az árúk csak akkor fognak kifelé vitetni, ha az esetleges magasabb árak a túlságos szállítási költségeket pótolhatják.³⁾

«A forgalom csak akkor nyerhet nagyobb terjedelmet, ha az árúk szállítása rendszeres, a legrövidebb idő alatt és lehetőleg olcsó fuvar mellett történhetik.⁴⁾

«Az ország közlekedési eszközei kell, hogy összekössék a nagy kelendőségű piacokat a termelés központjaival, még pedig általában ép úgy, mint külön-külön. Ez által keletkezik egy főhálózat, mely azonban csak akkor éri el teljes értékességét, ha mellékutak és vicinál közlekedési vonalak táplálják a forgalom ütereit. Ha tehát egy főhálózat készül, akkor a betorkolandó mellékutakról is kell gondos-

¹⁾ Volkswirtschaftliche Studien I. Der Verkehr und die Kultur. Műve 28. l.

²⁾ Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 1. l.

³⁾ U. o. 6. l.

⁴⁾ U. o. 6. l.

kodni, hogy az egész ország a főhálózat előnyeit élvezhesse.¹⁾

«Azok a közlekedési eszközök érdemelnek kiváló figyelmet, melyeken az átviteli forgalom élénkíthető, mert ez által jövedelmezőségök fokozható és lehetősége nyújtatik annak, hogy a szállítási díjtételek leszállíttassanak.²⁾

Ezek az elvek vezérelték vasútpolitikáját; utalt kivált arra, hogy az osztrák-magyar monarchia forgalmi tekintetben mily előnyös fekvésű; a monarchia Európa szívében fekszik, hivatása a keletet a nyugattal összekötni, a Fekete-tengert az Adriai-tengerrel kapcsolatba hozni, Európa legtermékenyebb részeit az iparos vidékekkel összefüggésbe juttatni. És készített egy vasúti hálózat-tervezetet és megbeszélését nyilvános bírálat alá bocsátotta az 1866. évben.³⁾ — Bírálatában talán legegyszerűbb utalni arra, hogy most közel egy negyedszázad után nagyban és egészben az osztrák-magyar monarchia vasúthálózata tényleg ezen tervezetnek felel meg — pedig mily silány, mily szakadozott, sőt tervszerűtlen volt a monarchia vasúthálózata akkor, midőn a terv készült.

A vasúti hálózat tervezeténél egyrészt azon szempontból indult ki, hogy a hálózat minél sűrűbb legyen, mert a sűrű hálózat a forgalmat élénkíti; a forgalom élénkülése kihat a népesség tevékenységére, sőt magára a népesség szaporodására, már pedig az osztrák-magyar monarchiában a népesség oly ritka, hogy már ezen tekintetből is mindenkép hatni kellene minden oly tényezőnek kifejlesztésére, a mely a népesség sűrűbbé tételét előmozdítja. Másrészt a monarchia összeköttetését a külföldi vasutakkal s a világforgalom utáival tűzte ki feladatául, s a monarchiát, mint a művelt világ egy részét veszi tekintetbe. Ebbeli törek-

¹⁾ Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 7. l.

²⁾ U. o. 8. l.

³⁾ Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie. Műve 55. l. — Es war dies das erste Eisenbahnprogramm in Österreich, welches zugleich den Weltverkehr ins Auge fasste, und nicht bloss eine Verbindung mit den Productions- und Consumtionscentren in Europa herzustellen beabsichtigte, sondern auch die grossen Handelslinien des Weltverkehrs mit Rücksicht auf Österreich eingehend beleuchtete — mondja Scherzer.

véseinél mindazáltal vezérfonalúl tekinti, hogy az osztrák-magyar monarchia egysége föntartassék s az akkor nagyon is uralkodóvá vált nemzetiségi aspiratiók ne jussanak érvényre a vasuti hálózatban is. Igen átérzi e részben azt, hogy az osztrák-magyar monarchia vasúthálózata nem lehet oly központosított, mint például Franciaország vasúthálózata, — ez ellen nemcsak a monarchia politikai felosztása, hanem geográfiai helyzete is szól, — és tervezeteiben például Budapestet, mint a hálózat egyik központját, szem elől nem igen téveszti; de azért természetesen Bécsnek, mint a monarchia fővárosának, oly helyzetet ad, a mely azt nemcsak jelentőségénél fogva, de mint székvárost, tényleg meg is illeti.*)

Vasúthálózatának tervezete főbb vonásokban a következő:

I. Angolország, Hollandia és az Északi-tenger kikötőit egyrészt kapcsolatba kell hozni a monarchiával s rajta keresztül Törökországgal, Persiával és a kaukázusi országokkal. E végből két irányban szükségesek vasutak, még pedig: *a*) Bécs-Budapest-Nagy-Várad-Kolozsvár-Brassó a birodalom határáig; továbbá: *b*) Bécs-Budweis-Pilsen-Egeren át a birodalom határáig. Ez a vasút most kész és szolgál a forgalomnak összesen 1766 kilométer hosszban, melyből 1200 kilométer esik a magyar állam területére (az osztrák államvasutak társulatára és a magyar államvasutakra), 508 km. az osztrák hálózatra és 10 km. a bajorországi államvasutak birtokában van. De ebből a vasútvonalból akkor, midőn Wüllerstorf tervezetét készítette, csak a bécs-budapest-nagyvárad-i vonal (tehát 509 kilométer) volt forgalomban, a csatlakozás a román vasutakkal csak 1879. évben nyílt meg; a Bécs-Budweis-Pilsen-Eger vonal egész hosszában csak 1872. évben adatott át a forgalomnak.³⁾

II. A második irány, melyet tervezete kívánt, Déloroszországnak (Odessának) a nyugoti Európával (Franciaországgal és a Svájc czsal) való kapcsolatba hozatala; magában a monarchiában pedig Magyarország gazdag sóbányáit és

*) V. ö. Studienreise nach Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Belgien und Holland. Müve 272. l.

gabnatermő vidékeit, valamint a monarchia iparos tájékait kívánta egymás közt összeköttetésbe hozni. E célból *a*) Bécs-től Budapesten, Debreczenen, Szatmár-Németin, Szigeten és Kornolungin át a Moldva határig; *b*) Bécsből Linzen és Salzburgon át a bajor határig egyrészt és Salzburgon, Rosenheimon, Kufsteinon, Innsbruckon, Bregenzen és Feldkirchen át a svájci határig; *c*) Bécsből Bruckon, Leoben, Rottenmannon, Radstatton, Mittersilen és Innsbruckon át Bregenz felé; *d*) Bécsből Bruckon, Villachon, Brixenen, Botzenen és Glurnson át a svájci határig vezető vasútvonalak hozatnak javaslatba.

Ez a hálózat a mennyiben a monarchián keresztül való átvitelt, tehát a világforgalmi szempontot kívánta elérni, még eddig nem épült ki; ugyanis a magyar vonal csak Máramaros-szigetig terjed és azontúl a román határ felé építése elmaradt; — szintúgy elmaradt az egyik csatlakozás Svájc felé, a mennyiben Botzenen túl vasút csak helyi szempontból Meran felé épült, de Glurns felé s általában csatlakozás a Svájc felé ezen a vonalon nem létesült. Bajorországgal és Svájcczal mindazáltal a csatlakozások létrejöttek s így ez a hálózat nemcsak a belső forgalomra nézve, s főkép a sóbányászat, és az ipari érdekekre nagy fontosságú, hanem Németország, Svájc és Franciaország felé irányuló kivitelünk számára is nagy jelentőséggel működik. Az ezen vonalokból jelenleg forgalomban levő hálózat összesen (a Salzburg-Rosenheimon át a külföldre Kufsteinon vezető vonal helyett a Hallein-Bischofshofen-Wörgl vonalat számítva és természetesen a különböző vonalokon ismételt előforduló vasutakat csak egyszer véve) 2721 kilométer; még pedig Bécs-Budapest-Debreczen-Szatmárnémeti-Sziget 1132 kilométer; Bécs-Linz-Salzburg 320 km., Kufstein-Innsbruck-Bregenz-Feldkirch a svájci határig 248 km. (a Salzburgból Rosenheimon Kufsteinba vezető vonal, mint Bajorországban levő, számításba nem vétetett, az összeköttetés Salzburgból Halleinon, Bischofshofen át Wörgl 188 km.); Bécsből Bruckon, Leoben, Rottenmannon, Radstatton, Wörglön (Mittersil felé a vasút nem vezetett, a mi egyébiránt az útirány szempontjából nem nagy fontosságú), Innsbruckon át Bregenzig 707 km.;

Bécsből Bruckon, Villachon, Brixenen át Botzenig 626 km. Ezekből a vasutakból akkor, a midőn a tervezet készült, csak a bécs-budapest-debreczeni vonal 456 km., továbbá az osztrák vonalak közül a bécs-brucki vonal 160 km., a bécs-linz-salzburgi vonal 320 km. és innsbruck-kufsteini vonal 74 km., összesen tehát 1010 km. állt forgalomban s ez is meglehetősen szaggatva, úgy hogy direct közlekedés alig volt.⁴⁾

III. A vasúthálózat harmadik csoportozata az osztrák-magyar monarchiát s vele együtt a kapcsolatos külföldet a legrövidebb irányokban az Adriával akarja kapcsolatba hozni. Ezek a vonalak a következők volnának: *a)* Bécsből Nagy-Szombaton, Besztercebányán, Zólyomon, Káposztafalun (Kabsdorfon), Kassán, Lembergen és Brodyn át az orosz határig; *b)* Bécsből Gänserndorfon, Lundenburgon, Oderbergen, Krakkón át a határig; *c)* Bécsből Bruckon, Leoben és Villachon át Triesztbe és Fiuméba; *d)* Bécsből Bruckon, Grácson, Steinbrückön, Zágrábon és Károlyvároson át Sebenico, Spalato, s ha lehet, Ragusába, továbbá Steinbrückből Triesztbe és Fiuméba, és Károlyvárosból Fiuméba és Zenggbe; *e)* Tarnopolból Stanislawon, Munkács, Tokajon, Miskolczon, Budapesten, Székesfehérváron, Kanizsán át Zágrábba, Triesztbe, Fiuméba és Spalatóba való kiágazással; *f)* a szász-orosz határról Bodenbachból (Aussigból) Prágán, Gmündön, Rottenmannon, Villachon át Triesztbe egyrészt, és Grácson át Zágrábba, Fiuméba és Spalatóba, ha lehet, Ragusába.

Ez a csoport szellemének megfelelően két csekély módosítással tényleg kiépült. A módosítások abban állanak, hogy az Oroszország felé irányuló vonal nem Nagy-Szombat-Besztercebányán, Zólyomon, Káposztafalun halad Magyarországon át, hanem a Budapest vasuti központ természetének megfelelően Budapest-Miskolcz-Szerencsen át két irányban, vagy Legenye-Mihályin át, vagy Munkács, Tokajon át halad Lemberg felé és eléri az orosz határt Brody mellett. Egy második jelentékeny módosítás az, hogy a dalmátországi kikötők sem Fiuméval, még kevésbé Károlyvárosa direct összeköttetésbe nem kerültek, s tekintve az occupált tartományoknak az osztrák-magyar monarchia által való kezelését s így Dalmáciának egy újabb háttországgal való kapcsolatba jövetelét, a

tervezetben előforduló vonalak most már úgy is a Bosznián és Hercegovinán keresztül haladó vasutakkal lesznek helyettesíthetők. Végül Tarnopolnál létesült ugyan Hussiatyn mellett az orosz határig a vasuti összeköttetés, de itt nincs semmiféle csatlakozás az orosz vasutakkal és így feljebb vagy Volocezysk, vagy Brodynál kell az orosz hálózattal a csatlakozást keresni.

Az említett vonalakból (illetőleg a helyettők létesült bécs-budapest-miskolcz-legenyemihályi-leMBERGI vasútrészt véve számításba) jelenleg forgalomban van összesen 6745 kilométer; még pedig a Bécs-Budapest-Miskolcz-Lembergen át Brodyba és az orosz határig vezető vasút 1781 km.; a Bécsből Lundenburgon Oderbergbe vezető vonal 349 km.; a Bécsből Bruckon, Leobenén át Trieszt és Fiuméba vezető vasút 694 km.; a Bécsből Grácson, Steinbrückön egyrészt Károlyvárosba, másrészt Trieszt és Fiuméba vezető vasút 1036 km.; az orosz határról Stanislawn, Munkácsn, Budapesten, Kanizsán, Zággrábon át Trieszt és Fiuméba vezető vonal 1678 km.; a Bodenbachból Prágán, Rottenmannon át Triesztbe és Bruckon át Fiuméba vezető vasutak 1207 km. Ezekből a vasutakból akkor, a midőn a tervezet készült, forgalomban volt 2775 km., tehát alig egy harmad a szóban álló hálózatból.⁵⁾

IV. A vasuti hálózat egyik csoportja hivatva volna a monarchia iparos vidékeit Európa déli részével s főkép Törökországgal kapcsolatba hozni, és ez azon eshetőleges körülmény szempontjából is szükséges, (ha Törökországban a vasutak építése megkezdődik) hogy a monarchia vasutai ezekkel a vasutakkal közvetlen kapcsolatban legyenek. E célra a következő vonalak terveztetnek: *a)* Bécsből egyrészt Iglaun és Pardubitzon át, másrészt Brünnön és Mährisch-Trübau-n át a porosz határig; Brünnből pedig Hradischon és Trenesénén át a kassa-oderbergi pályához és Budapest felé elágazással; *b)* Bécsből Gmünden, Prágán, Rakovitzon és Komotaun át a szász határig; *c)* Bécsből Sopronon, Kanizsán és Eszéken át Zimonyba; *d)* Bécsből Győrön, Székesfehérváron, Szege-den át Temesvárra és innen egyrészt Orsovára, másrészt Báziasra; *e)* Bécsből Budapesten, Aradon, Gyulafehérváron,

Nagy-Szebenben át a Vöröstorony-szorosba, egy elágazással a Zsilvölgybe és a Bodza-szoroshoz.

Ez a hálózat nagyban és egészben a forgalomnak tényleg szolgál, azzal a különbséggel, hogy Brünnből a határ felé a vasút nem Mährisch-Trübaun, hanem az inkább nyugot felé fekvő Böhmisches-Trübaun vonúl keresztül; hogy továbbá Budapestnek, mint a magyar vasuti hálózat tervszerű központjának következetes figyelembe vételével a Dunán való átkelés Bécs-Szeged felé nem Székesfehérvárnál, hanem Budapesten történik s ez okból Bécs és Zimony is nem Sopron-Kanizsán és Eszéken át, hanem Budapesten találja kapcsolatát; végül, hogy az erdélyi szorosok közül sem a vöröstoronyi, sem a bodzai nem jöttek vasuti összeköttetésbe, hanem csak a tömösi, miután a román vasuti hálózat Predeal felé tereltetett.

Az említett vonalakból jelenleg forgalomban van 4071 kilométer vasút, ebből esik: *a*) a Bécsből egyrészt Iglau és Pardubitzon át Libauig a porosz határig, másrészt Brünnön és Böhmisches-Trübaun át Hallstadtig a porosz határig, valamint Brünnből Bisenz-Gaya-Hradischon át a Vlára szoroson keresztül Trencsénig csatlakozással Zsolnán át a kassai-oderbergi vasúthoz, összesen 1074 km.; *b*) a Bécsből Gmünd, Prágán, Rakovitzon, Komotau át Weipertnél a szász határig vonuló vasút 701 km.; *c*) a Bécsből Sopronon, Kanizsán át Eszékeig (nem Zimonyig) vonuló vasút 450 km.; *d*) a Bécsből Győrön (Székesfehérvár helyett) Budapesten, Szegeden, Temesváron át egyrészt Orsovára s másrészt Báziasra vezető vonalak 871 km.

Ezekből a vasutakból akkor, midőn a tervezet készült, forgalomban összesen csak 1734 kilométer volt, vagyis egy harmada.⁶⁾

Végül mint V. csoport, oly vasutak terveztettek, a melyek első sorban katonai és védelmi szempontból a határpontokat mint egy öv összekapcsolják egymás közt, s a monarchia vasuti hálózatával, másodsorban pedig alkalmas csatlakozási pontok létesítésével nemcsak a határon fekvő vidékeket, hanem a monarchia összes forgalmi pontjait a szomszéd országok csatlakozási vonalaival kapcsolatba hozzák. Ez övhálózatot

a tervezet következőkép contemplálta: a) Bodzából kiindulva Brassóba, Gyulafehérvárra, Aradra, Eszékre, Sziszekre, Triesztre, Fiuméba és Spalatóba, egy elágazással Bródbba. Ez a hálózat azzal a különbséggel létezik, hogy a csatlakozás Romániával nem a Bodza-szoroson történt, hanem Predeálnál a tömösi szoroson; hogy továbbá a hálózat, tekintettel Bosznia és Herzegovina elfoglalására, nem terjed Spalatóig. E hálózatból Románia felé a predeáli és az orsova-vercio-rovai csatlakozás áll fenn; Szerbia felé pedig a zimony-belgrádi. b) A második hálózat, mely a határszélen tervezetett, a következő: Gyulafehérvár, Kolozsvár, Kimpolungi, Czernovitz, Lemberg, Ostrau, Troppau, Freudenthal, Hohenstadt, Trübau, Pardubitz, Josefstadt, Liebenau, Teschen, Teplitz, Komotau, Karlsbad, Eger, Pilsen, Budweis, Linz, Salzburg, St. Johann, Mittersil, Innsbruck, Trieszt. E hálózatnak első láncszeme, t. i. a csatlakozás Kolozsvárról Kimpolungin át Czernovitztal még jelenleg is hiányzik s általában Erdély a Bukovinával vagy Galicziával csak Magyarországon át, tehát vagy Munkácson, vagy Lupkowon át jöhet kapcsolatba; de különben az egész övezet tényleg kiépült s forgalomban van, még pedig igen sok csatlakozással a szomszéd határos vasutakkal; így Romániával a Szuczava Itzkan, Oroszországgal a Podwoloczyska, Brody és Granicanál három csatlakozás; Poroszországgal: Mislowicze, Oswieczim, Dzie-ditz, Oderbergnél kettő, Jägerndorf, Ziegenhals, Liechtenau, Mittelwalde, Halbstadt, Liebau és Seidenbergnél, összesen tizenkét vasuti csatlakozás; Szászországgal: Reichenberg, Warnsdorf - Gross Schönen, Warnsdorf Seifhennersdorf, Georgswalde - Ebersbach - Wilthen, Georgswalde - Ebersbach-Löbau, Teschen, Moldau, Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Weipert, Egernél, összesen tizenkét csatlakozás; Bajorországgal Eger - Schirnding, Eger - Hof, Eger - Waldsassen, Fürth i. W., Eisenstern, Passau, Simbach, Salzburg, Kufstein, Lindau, összesen tíz csatlakozási pont; végül Svájc-czal Buchs-és St. Margarethennál, tehát két csatlakozás; Olaszországgal: Pontafel, Ala és Cormonsnál, vagyis három csatlakozás. Úgy hogy jelenleg a monarchia más államokkal negyvennyolcz ponton érintkezik közvetlen sínösszeköttetés útján.

Akkor, a midőn ez a körhálózat tervben volt, a monarchia csak tizenhat ponton volt kapcsolatban külföldi vasutakkal, még pedig egy ponton Oroszországgal, négy ponton Poroszországgal, három ponton Szászországgal, hat ponton Bajorországgal és két ponton Olaszországgal. Sem a Svájc, még kevésbé Szerbia- és Romániával vasuti csatlakozás még akkor nem létezett.⁷⁾

Ezen, a monarchia szempontjából kijelölt tervezet csak akkor felel meg az egyes vidékek érdekeinek is, ha a főhálózatot az egyes országok különleges viszonyainak megfelelő országos vasutak, valamint az egyes vidékek érdekeiben létrehozandó vicinális vasutak támogatják. Ezekről természetesen részletesen nem lehetett szólnia, de több ízben utalt arra a jelentőségre, a melylyel ezek a mellékvasutak bírnak.

Midőn Wüllerstorf a kereskedelmi miniszteriumba lépett, összesen 6125 km. vasút (belőle 3965 km. Ausztriában és 2160 km. Magyarországon) volt forgalomban és ez a vasuthálózat is mily szakadozott volt! Budapestről Miskolczra és Kassára Debreczenen át kellett menni! Nagyváradon és Aradon megszakadt a közlekedés; Zágrábba Pragerhofon és Steinbrückön át kellett utazni. Fiume nem bírt vasuti kapcsolattal; Bécs és Grác felé a budai oldalon csak Székesfehérváron, Újszönyön, esetleg a messzebb Kanizsán át lehetett jutni. De magán az osztrák területen is nagyon szakadozott és kerülő utak álltak csak rendelkezésre. Bécsből Galicziába csak Lundenburgon és Ostraun keresztül lehetett jutni és Lemberg-nél vége szakadt minden közlekedésnek. Csehország is csak keleti részében volt vasutakkal ellátva, Prágába csak Brünnön és Trübaun át lehetett jutni; Bajorországba csak Passaun és Salzburgon át vezetett vasút; a Svájcczal nem volt semmiféle közlekedés Olaszországba csak Cormonson át s ide is csak Gráczon, Pragerhofon, Laibachon, Trieszten keresztül lehetett jutni. Az alai csatlakozás ugyan meg volt, de Botzennél megakadt s így tulajdonképen csak helyi, nem országos jelentőségű volt ez a vonal.

Mennyire igyekezett Wüllerstorf a vasuti hálózatot kifejleszteni, kitetszik azon számos vasúti engedélyekből, a melyek alatta kibocsáttattak, és melyek alapján 2604 kilométer vasúttal lett gyarapítva a monarchia hálózata, köztök pedig a leg-

fontosabb vonalak, így a kassa-oderbergi, a magyar keleti vaspálya, a Ferencz József- és Rudolf trónörökös vaspálya, a déli pályának kottori-barcsi, szentpéter-fiumei és bruck-leobeni és villach-franzenfesteni részei; a forgalomnak tényleg átadatott az 1866. év folyamán a leemberg-czernovitz-i pálya 258 kilométerrel, és előbbi engedélyek alapján épülőfélben volt 267 kilométer pálya, köztük a déli vasút Brenner-pályája Innsbruck és Botzen közt és a magyar északi pálya Pest-Salgótarján közti része.⁸⁾

A vasuti politika fejlődése és alakulása a legújabb idő-kig a következő táblázatból tűnik ki:

A vasutak hossza volt:

év végén	az osztrák-magyar monarchiában	Ausztriában	Magyarországon
1855.	2,145 km.	1,588 km.	557 km.
1860.	4,543 "	2,927 "	1,616 "
1865.	5,858 "	3,698 "	2,160 "
1870.	9,589 "	6,112 "	3,477 "
1875.	16,758 "	10,336 "	6,422 "
1880.	18,512 "	11,434 "	7,078 "
1885.	22,375 "	13,353 "	9,022 "
1886.	23,007 "	13,656 "	9,351 "

A hálózat arányos emelkedése a következő összeállításból vehető ki:

a) az osztrák-magyar monarchiában:

1855.	100						
1860.	211	100					
1865.	273	129	100				
1870.	447	211	163	100			
1875.	781	369	285	174	100		
1880.	863	407	316	193	110	100	
1885.	1043	492	381	233	133	120	100
1886.	1072	506	392	239	138	124	102

b) Ausztriában:

1855.	100						
1860.	185	100					
1865.	233	119	100				
1870.	259	209	164	100			
1875.	650	353	279	169	100		
1880.	720	390	309	187	110	100	
1885.	840	456	366	218	129	116	100
1886.	859	460	368	223	132	119	103

c) Magyarországon :

1855.	100								
1860.	290	100							
1865.	387	123	100						
1870.	624	215	160	100					
1875.	1152	397	297	184	100				
1880.	1272	437	327	203	110	100			
1885.	1629	558	558	259	140	127	100		
1886.	1689	578	578	269	145	132	105		

Végül összehasonlítás kedvéért álljanak más államok vasuti hálózatainak fejlődései :

	Németország	Olaszország	Franciaország	Belgium	Románia
1855.	7,826 km.	1,211 km.	5,535 km.	652 km.	— km.
1860.	— „	2,189 „	9,440 „	747 „	— „
1865.	13,900 „	4,367 „	13,563 „	749 „	— „
1870.	18,887 „	6,208 „	17,489 „	869 „	245 „
1875.	27,981 „	7,675 „	19,742 „	1,966 „	1,233 „
1880.	33,838 „	8,713 „	23,731 „	2,702 „	1,381 „
1885.	37,572 „	10,354 „	30,478 „	3,144 „	1,682 „
1886.	38,572 „	11,388 „	— „	3,171 „	1,939 „

A vasutakkal kapcsolatban a posta- és távirdaügy is gondoskodása tárgyát képezte. Ő léptette életbe a «penny»-portót az osztrák-magyar monarchiában, midőn 1865. november 14-én kelt császári rendelettel az egyszerű levélre, tekintet nélkül a szállítandó távolságra, 1866. január 1-től kezdve a postadíjat 5 krajczárban s helyi forgalomra 3 krajczárban állapította meg.¹⁾ További reformjai a postaügy terén a következők : az 1866. szeptember 5-én megjelent ugyanazon év augusztus 19-ről keltezett császári rendelettel a kereszt-kötések díját 2 krajczárra ;²⁾ és az 1867. január 1-én kelt császári rendelettel a csomagszállítási díjakat leszállította ;³⁾ végül a levelező-lapok meghonosítását tanulmányoztatta, s így előkészített a postaügy terén egy oly lépést, a melyet később az osztrák és a magyar postaigazgatóság, mint kezdeményező, életbeléptetett, s melyet utánok valamennyi nemzet sikerrel követett.

¹⁾ Reichsgesetzblatt 1865. XXXIV. darabjának 124. sz.

²⁾ Reichsgesetzblatt 1866. év 337. lapján 110. sz. a.

³⁾ Reichsgesetzblatt 1867. évfolyam 75. l.

A távirda terén is leszállította a távirda-díjakat.*) Nemzetközi szerződéseket kezdett a hálózat nemzetközivé tétele végett és szaporította a távirdahivatalokat és nagyobbította a hálózatot.

IV.

Bármily hévvel működött is a vasuthálózat s más forgalmi eszközök kiterjesztésében, irataiban és működésében egész lelkesedés uralkodik, a midőn a tengerről, a tengerészetről, az Adriáról szól. Neki nem Trieszt a főcélja, őt nem az érdekli, mikép lehet egy kikötőt nagygyá tenni, ellenkezőleg, minden kikötőnek természetes helyzetére utal és Trieszt érdekében kívánja Fiume emelkedését s követeli, hogy ez a kikötő ne hanyagoltassék el, de ne hanyagoltassanak el Dalmácia partjai sem, mert ezek oly természetes kincsek, melyeket elhanyagolni csak az egész monarchia rovására lehetne.

«Miért jár ezer meg ezer hajó a föld vizein? miért törek-szenek az államok érvényt szerezni magoknak a tengereken? mi vonzza a népeket kincseikkel a partok felé? mi indítja őket rendkívüli áldozatokra, hogy még mesterséggel is kikötőket építsenek ott, a hol azok szükségesek s a természet részéről nincsenek meg? Egyedül abból az okból, mert a tenger az a nagy út, melyen vámsorompók nincsenek, melyen az ország termékei és a nép szorgalmának eredményei egyik országból a másik felé mehetnek; mert a tenger a cserének legnagyobb-szerű közvetítője; mert csak ezen az úton érvényesíthető a legkiterjedtebb forgalom, a földnek és az emberi erőnek teljes értékesítése.**)

*) A Reichsgesetzblatt 1865. évfolyama 380. l. közölt, kereskedelmi és közgazdasági miniszter 1865. deczember 16-án kelt rendelete 135. sz. a., mely szerint 1866. január 1-jével a távirda díjak következőleg állapítottak meg:

	20 szóig	21—30 szóig	31—40 szóig	minden további szóért
10 mértföldig	40 kr.	60 kr.	80 kr.	20 kr.
10—45 „	80 „	1.20 „	1.60 „	40 „
45 mértföldön fölül	1.20 „	1.80 „	2.40 „	60 „

**) Betrachtungen über die Verbindung der Donau mit dem Adriatischen Meere. Müve 112. l.

«A kereskedést lehetőleg direct úton saját erővel kell üzni. A saját tengerhez vezető utak azok, melyek ennek a követelménynek leginkább megfelelnek, mert ez által nyer a saját szárazföldi forgalom, a saját hajózás és a saját kereskedés.¹⁾

«Ha a nyereség kivált a munka eredményének könnyű kieserelésében fekszik, akkor kétségkívül az országnak a tengerrel való összeköttetése forgalmi életére nézve a legfontosabb pont; mert a tenger az az elem, mely a világkereskedést tartja és nagyra növeszti. Kell, hogy minden kormány, minden nép a tengerrel való összeköttetést főfeladatául tekintse, ha forgalmának előmozdításáról van szó.²⁾

«Ha a tengerpartok nincsenek alkalmas összeköttetésben az állammal, melyhez tartoznak, — ha önállóan tengődnek a nélkül, hogy az államtól és tartományaitól elegendő táplálékot nyernének, — ha a belfölddel anyagi és szellemi természetű kapcsolatban nem állnak: akkor a tengerpart vidékei az államtól elidegenülnek és vagy saját önállóságot, vagy más államra való támaszkodást fognak keresni, mindenesetre pedig egy oly elemet fognak képezni, melynek nincsen érdekében az egésznek a föntartása és csak a saját érdekeire lesz gondja, főkép ha szellemi és nemzetiségi tevékenysége fejlődni kezd.³⁾

«Hogy a sympathiák a tengervidéken el ne enyészsenek, gondoskodni kell arról, hogy a belfölddel közös érdeklődés és az egységes államhoz való közös törekvés legyen meg. Mindaddig, míg anyagi érdek nincsen, a mely a monarchiát a tengerpart föntartásához készíti, mindaddig, míg a tengerpart a monarchiával közelebb kapcsolatba nem jut és a monarchia nemcsak megvédi, hanem jólétet is nyújt neki: mindaddig a kapcsolat csak ephemer, és a legesekélyebb körülménytől függ, tehát jövő nélküli egyesülés.⁴⁾

¹⁾ Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 7. 1.

²⁾ Volkswirtschaftliche Studien I. Der Verkehr und die Cultur. Műve 29. 1.

³⁾ Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 12. 1.

⁴⁾ Volkswirtschaftliche Studien III. Handelspolitische Ziele. Műve 35. 1.

«Ausztria hatalmi állása, kereskedelem-politikai jövője, pénzügyi viszonyainak szabályozása közvetetlen kapcsolatban állnak az Adriai-tenger biztosított birtokával és a szabályozott kereskedelmi forgalommal. Minden, ezen birtok föntartására, ezen forgalom kifejlesztésére és vizeinkben a szabad és akadálytalan hajózás biztosítására utal».*)

Mint a hadi tengerészet egyik vezérférfia, jól ismerte tengerpartunk lakosainak a tengerhez való hajlamát és szeretetét; jól tudta, hogy nemcsak az osztrák és a magyar tengerpart, hanem főképp Dalmácia hosszúra nyúló szigetsorozatjai és partjai bőven adják a marczona tengerészeket; jól tudta, hogy ezek az edzett és veszélytől nem félő tengerészek az egész világ minden kikötőjében keresett legények, csak saját hazájokban nyomorognak, mert hazájok kereskedelmi tengerészete nem tud nekik kenyeret adni, nem tudja elhelyezni őket, nem tudja fölhasználni azt az erőt, mely minden oldalról bőven kínálkozik. És mily lelkesedés szállta meg tengerpartunk lakosait, midőn annyi szerencsétlenség közegett a lissai csata, Tegetthof szeretett alakjával, megleppte a világot; büszkén dobogott a legalsóbb szolgálatban álló tengerész szíve a kereskedelmi hajókon is, hogy ő azon nemzet lobogója alatt szolgál, mely soraiban ily hadi tengerészeket bír. De mit ér ez az önérzet, ha a lakosság anyagi érdekeinek emelésére oly kevés történik? ha bennök nem növesztetik nagyra az a tudat, hogy ők nem egyedül a tengerpart lakói, hanem az osztrák-magyar monarchia alattvalói? Csoda-e, ha ily körülmények közt Triesztben az irredentisták és Dalmáciában a montenegróiak nemzeti fölkelést tudnak kezdeni?!

«Mindaddig, míg Bécs az osztrák kereskedés központja, pénzerejével a saját tengerpartot, a saját tengert ignorálja és közvetetlenül nem részesedik osztrák kikötőkön át az osztrák hajókkal az osztrák kereskedésben: soha sem fog elérni az a cél, melyet megszoktak Trieszttől várni. Mindaddig, míg az osztrák czégek Triesztben kisebb-

*) Über die Wichtigkeit des Meeres und dessen Vertheidigung. Műve 134. l.

ségben vannak, mindaddig, míg idegen fiókok, vagy olyanok, a kiket idegeneknek kell tartani, lényegesen befolyásolják a kereskedést és a forgalmat: az okvetetlen idegen érdekeknek szolgál.)*) Ezeket a szavakat Fiume érdekében magyar kereskedőink is szívökre vehetnék!

Ezért sürgette Dalmáciának a hátsó országokkal való vasuti összeköttetését, kívánta, hogy Trieszt rövidebb és olcsóbb vasutakkal jöjjön a monarchia fő termelő vidékeivel kapcsolatba, legyen a Dunával s a Drávával vasuti összeköttetésben; kívánta, hogy Fiume Magyarországgal direct csatlakozásban legyen és a Dunával és Szávával jöjjön érintkezésbe; utalt arra, hogy Boszniát és Hercegovinát közzgazdaságilag hatalmunkba kell keríteni, kereskedését általunk kell üzni s vele éreztetni, hogy ez a közzgazdasági hatalom fölötte, reá nézve előny.

De midőn így a kikötőknek a szárazfölddel való kapcsolatát kiemeli, egyúttal kitekint a messze világba és utal arra, hogy a hazai ipar termékeit messze földön, túl a tengereken kell értékesíteni s azokból e vidékekből közvetlenül kell behozni a szükséges fogyasztási czikkeket; föl kell szabadítani az osztrák-magyar piacot Németország kikötőinek monopolja alól, nem kell engedni, hogy ők legyenek kereskedőink, és hogy általok legyen az a nagy szükséglet fedezve, melyet a monarchia tengerentúli czikkeken, kávéban, fűszerekben, pamutban, nyers bőrökben stb. évenként igényel. «Korunknak nem elég az, hogy egyes népek nagy országterületeken avagy világrészekben uralkodnak; korunk az egész világot akarja átölelni. Az európai államrendszer régóta Európán túl terjeszkedett és alig látszik messze távolban lenni azon korszak, a melyben nagy országtömegeknek még ismeretlen belseje az európai befolyásnak alája vették. Azok az államok, a melyek ezen világmozgalomban, az emberiség ezen haladásában nem akarnak vagy nem tudnak részesedni, lesüllyednek hatalmokban, fejlődésökben, szellemi tulajdonságaikban, ismereteikben és tehetségeikben; félreismerik azt a termé-

*) Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte «Novarra» berührten Länder der Erde. Műve 184. l.

szeti törvényt, mely az anyagi és szellemi haladás ösztönének alapjául szolgál, és mely különösen a fehér fajnál a leg-súlyosabb következmények nélkül nem mellőzhető».*)

Ez okból óhajtotta, hogy az osztrák-magyar monarchia a hadi tengerészet igénybevételével a távol tengerentúli tartományokba expedíciókat küldjön. Tevékeny részt vett a «Novarra» expedícióban, ennek eredményeit kereskedelmi tekintetben is buzgón terjesztette. Később, 1860-ban, egy keleti expedíciónak tervezete érdekében promemoriát közölt, melyben utalt arra, hogy még a kisebb tengerész-államok is, pl. Poroszország, szükségét látták annak, hogy a keleti népekkel éreztessék hatalmokat egy hadi tengerészeti rajnak az ottani vizekben való megjelenése által. Kifejtette, hogy Japánnal semmiféle üzleti összeköttetések nem kezdhetők, ha a monarchia nem lép szerződéses viszonyba ez állammal. Szerződést pedig másképp nem lehet kötni, mintha a tengeri hatalom kifejtetik, azaz, ha lobogónk alatt több hadi hajó jelenik meg. «Abban fekszik épen egy nagy hadi tengerészet előnye, hogy idegen területeket meglátogathat s ott bizonyos nyomást gyakorolhat, a nélkül, hogy az államok barátságos viszonyait még csak formailag is megszakítsa vagy óvásokra adna alkalmat, holott a szárazföldi sereg csak háború esetén mehet az ország határain át s a seregnek a határon való központosítása már okot ad komoly diplomatai fejtegetésekre.»**) Megmagyarázza, hogy a keleti tartományokban üzleti czégeink egy tapodtat sem haladhatnak, ha a legnevezetesebb helyeken konzulaink nincsenek. És tervezete szerint ő Felsője első ízben 1866. márczius 21-én megengedte, hogy kereskedelem-politikai czélokból a keletázsiai vizekbe expedíció indíttassék. A bekövetkezett háborús viszonyok folytán az expedíció elmaradt akkor, s habár az 1867. február 27-én ismét elrendeltetett, a közbejött kiegyezési tárgyalások folytán csak 1868-ban indíttatott meg. A keletázsiai expedíciónak eredménye a Siammal 1869. május 17-én, a Khinával 1869 szeptember 2-án, a Japánnal 1869. október 18-án kötött

*) Project einer Expedition zu handelspolitischen Zwecken nach Siam, China und Japan. Műve 212. l.

**) Ugyane mű 210. lapján.

barátsági és kereskedelmi szerződések, valamint a délamerikai államokkal kötött következő szerződések: Guatemalával 1870. február 28-án, Peruval 1870. május 2-án, Chilével 1870. június 14-én, Uruguayval 1870. október 7-én és Argentínával 1870. október 27-én kötött barátsági és kereskedelmi szerződések; de a délamerikai államokban akkor éppen kitört politikai mozgalmak és változások folytán ezek a szerződések nem ratificáltattak, s habár magyar törvénykönyvünkben mint törvényezikkek beiktatva is találtatnak, életbe soha sem léptek és nem is lépnek. Ugyanezen expeditió következménye, hogy most már a keleten Khina, Japán és Siam számára egy követségünk van, s azonkívül Shanghaiban (Khina) és Yokohamában (Japán) egy-egy konzult tartunk.*)

Ez alkalommal talán nem lesz felesleges fölemlíteni azt a körülményt is, hogy a kereskedők rendszerint a kormányban, hiányos konzuli képviseletben s más effélékben szokták keresni okát annak, hogy miért nem tudnak némely államban s országban lábrakapni s jobb eredményre vergődni. Ily megjegyzésekkel szemben helyesen mondja báró Wüllerstorf: «Igen hiányzanak még ez idő szerint ezen országokban a támaszpontok; de ki teremtette azokat más nemzetek számára? ha nem a saját egyéni energia, tevékenység és erkölcsi bátorság, támogatva azon ismeretek által, melyek szükségesek arra, hogy a világban saját magunk és hazánk javára működhessünk.»**)

A keleti expedíciók szervezésekor több ízben hangoztatja a gyarmatok szükségét s egyik kedvelt eszméje, hogy szerezzon meg Ausztria egy gyarmatot, a hova a büntetéseket elküldi. A kormánynak e tekintetben ne legyen az a czélja, hogy így a büntetéseket megbüntethesse, hanem hogy őket javítsa, bennök a gyarmat népesedésére alkalmas elemeket találhatna, s megkezdődnék az anyaország és gyarmata

*) Matlekovits. Az osztrák-magyar monarchia vámpolitikája 122. s köv. l.

**) Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte «Novarra» berührten Ländern der Erde. Müve 178. lap.

között az az élénk csereforgalom, a mely számos európai államnak oly nagy előnyére válik.*)

A hadi tengerészet jelentőségére lépten-nyomon figyelmeztet; nála e részben a katonaságnál oly gyakran előfordulni szokott aprólékosságok, pl. az egyenruházás szabása, vagy zsinórzata stb. erős gúnynyal ostromoztatnak; **) a hadi tengerészetet csak akkor tartja fejlődésre képesnek, ha folyvást a kereskedelmi tengerészet érdekeiben működik; hosszabb tanulmányozási utazásokat tesz; ez alkalommal nemcsak a monarchia lobogóját ismerteti meg a külföldi kikötőkben, hanem saját ott megjelenő s megforduló kereskedelmi hajóinknak támogatást és védelmet vagy legalább erkölcsi súlyt nyújt; szükség esetében jó tanácsdal avagy tettleg is segítséggel szolgál, s a mi fő, az ily utazások alkalmával szerzett különféle tanulmányokat a tudomány s a gyakorlat számára értékesíti, közzé teszi. Szerinte «tengerészeti szellem, ismeretek és tapasztalatok a helyi tengerben meg nem szerezhetők, és a tengerésztisztek önállóságot csak messze távol a hazai partoktól nyerhetnek».

Szavai tényleg nem is hangzottak el minden visszhang nélkül. Hadi tengerészetünk folyton tesz tanulmányi utakat és a «Zrínyi», «Fasana», «Albatros» útainak leírásáról szóló közlemények telve vannak értékes közgazdasági adatokkal, melyek csak arra várnak, hogy kereskedőink nagyobb figyelmet fordítva rájuk, kellően felhasználják.⁹⁾

*) Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte «Novarra» berührten Ländern der Erde. Műve 202. l.

**) Tegetthof 1865. november 16-án Alexandriából írt levelében, melyben Wüllerstorfnak kereskedelmi miniszterré történt kinevezéséhez gratulál, a többek közt így szól: «Alles jubelt über Deinen Triumph, über die vom Kaiser getroffene Wahl, über die der Marine widerfahrene Auszeichnung, über den Neid gewisser Leute, die Österreichs Aufblühen nur auf Kravatten und Federbusche basiren.» Műve 624. l.

V.

A ki a közlekedési eszközök minél nagyobb fejlődését kívánja, a ki a vasuti hálózatnak a külföldi hálózattal való minél több ponton leendő kapcsolatba hozatalát óhajtja, a ki folyvást a tengernek, mint világforgalmi eszköznek, intenzívebb használatát ajánlja, az a vámpolitikában nem lehet az elzárkózás védője, annak a szabadkereskedés hívének kell lennie. És Wüllerstorf tényleg mindig hangosan kívánta a szabad szellemű vámpolitikát, éles szemmel észlelte az osztrák vámpolitika eddigi téves irányát és gyakorlatilag föllépett, támaszkodva némely, már báró Hock által kezdeményezett előmunkálatokra, hogy az osztrák-magyar monarchia vámsorompóinál mutatkozó akadályok ledőljenek s a forgalom kifejlődésének megfelelően a kivitel és a behozatal szabad kapuk felé tódulhasson.

Műveiben mindenütt a szabadkereskedés szükségének mélyen átgondolt indító okaira akadunk ; a közgazdasági élet természetéből vonja ki ezen eszmék nélkülözhetetlen voltát s főképp Ausztria számára föllállítja azt, mint szem elől nem tévesztendő postulatumot.

«Rendes kelendőség és rendes munka mindenesetre a legjobb eszköz arra, hogy egy ország jóléte biztosíttassék, és egy jól rendezett államban arra kell törekedni, hogy a rendes kelendőség előmozdítottassék s ez által rendszeres munkásság létesíttessék.

«Rendes kelendőséget azonban egy ország belsejében magában alig lehet elérni ; mert a kelendőség területe itt igen korlátolt.

«Csak akkor, ha nemcsak javakat termelünk, hanem ha azokat saját erőnkkel és eszközeinkkel a kereskedésbe és cserébe hoztuk, juthatunk összhangzó, minden oldalú közgazdasági fejlődésre és önállóságra, melyen ismét az ország politikai ereje és önállósága alapul és épül ; csak akkor fektethetünk biztos alapokat anyagi erőnk és szellemi kifejlődésünk számára ; csak így juthatunk azon népek között, melyek értékünket a direct forgalom útján megismerik, hatalomra és tekintélyre.

«Hogy állandó kelendőség biztosíttassék, a világpiacnak nyitva kell lennie, mert az emberek szükségletei legjobban versenyszerű módon elégíthetők ki.

«Rendszeres kivitel nem képzelhető rendes időkben, ha vele karöltve a behozatal egyenlő vagy arányos lépést nem tart, ha a kereskedés ki nem fejlődik. Ennek hiányában a kivitel csak akkor lehetséges, ha az áruk ára a belföldön a pénzjegyek nagymértékben elértéktelenülése folytán a külföld számára olcsóbb, vagy ha a külföldön a belföldről kivihető árukra nézve rendkívüli hiányt szenvednek, úgy, hogy ekkép a szükséglet rendkívül nagy és az illető áruk meghozatala szükségessé válik. Ilyen esetekben piacainkon a külföldi kereskedők, daczára a nagyobb áraknak, készpénzen vásárolnak.

«Az állam kormányának ez okból nem szabad a behozatal elé akadályokat gördíteni, mert ez által gátolja a kereskedést és a forgalmat; ellenkezőleg, elő kell azt mozdítania, hogy ekkép saját kivitelét és forgalmát éleszthesse.*)

«A határvámok adók, melyek az áruk árát nagyobbítják, még pedig nemcsak a behozott árukét, hanem a belföldön készültékét is. A belföldi termelő és gyáros ugyanis az áruk meghatározásánál nem áruinak valóságos költségei szerint irányozza magát, hanem azon árak szerint, melyeken a behozott áruk a piacokon még kelendők. Nyeresége ennél fogva a vevők rovására aránytalan nagy is lehet.»**)

Midőn így a szabadkereskedés szükségét elméletileg megállapítja, az osztrák vámpolitika jellemzésére a következőket mondja:

«A világkereskedés beható ismerete nélkül, még azon statisztikai adatok hiányában is, melyek a belső tevékenység és versenyképesség képét nyújthatnák, a kormány rendszer nélkül dolgozott, és a termelést, az ipart, a kereskedést és a forgalmat az államélet alárendelt tényezőinek tekintette, melyek a politikával sem kifelé, sem befelé lényeges összefüggésben nem állanak. Ily viszonyok közt érdekpolitikáról szó

*) Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 6. l.

**) Ugyane mű 1. lapján.

sem lehetett, és a kereskedésnek rideg elzárása a külföldtől mindinkább uralkodóvá vált; a kereskedésnek s a forgalomnak elemei is elrontattak. Igaz, voltak időnkint a szabadabb iránynak és felfogásnak is áramlatai, melyekhez vagy kényszerítve voltak, vagy melyek belátóbb férfiaktól eredtek, kik pillanatra befolyást gyakoroltak a kormányra. Ámde ez áramlatok soha sem tartottak elég soká, hogy rendszerré alakuljanak, és csakhamar egyéni érdekek által, melyek ismét uralomra vergődtek, elnyomattak. *)

«Különbözeti vámok, melyek oly nemzetek vagy államok javára létesítettek, melyeknek ipara és forgalma már is jelentékeny magasságot ért el és e tekintetben az illető kereskedelmi területtel szemben hatalmasabbak, ez utóbbinak közvetlen hátrányára szolgálnak, mert azon előrehaladottabb államok a kereskedésből származó minden nyereséget magokhoz ragadnak és a saját államot a külső kereskedelmi tevékenységtől függővé teszik. Ennek a következménye az, hogy a saját területen a kereskedői kar eltűnik. És ez a hátrány annál nagyobb, ha ez a saját terület tengerparttal bír, mely kedvezőtlenebb helyzetben van, mint a kedvezményes állam. A tengerpart kikötői ilyenkor csak a helyi kereskedésnek szolgálnak s jelentőségöket, mint kelendőségi piacok, mindennap jobban veszítik, mert a nagykereskedés fölkeresi a kedvezőbb, ha mindjárt hosszabb utat is. Ehhez járul még az is, hogy a kifejlődő szükség ezen kedvezményes forgalom számára tökéletesebb közlekedési vonalakat és kedvezőbb szállítási eszközöket létesít, míg a természetes irány felé azok elhanyagoltatnak. Nálunk a kereskedés, a közlekedés, a forgalom akedvezményes (német) vámegylet területe felé fejlődött ki; Hamburg lett Ausztria fő kikötője. Németország kereskedői kara meghódította területeinket, melyeken ily kar ki nem fejlődhetett; a német kereskedés ebből azt a hasznot húzta, a mely nekünk juthatott volna. Kikötőink naponkint üresebbekké és szegényebbekké lettek és hajózásunk a birodalom és pénzügyeinek nagy hátrányára nagyon szenved.**)

*) Volkswirtschaftliche Studien II. Österreich im Welthandel. Műve 32. l.

**) Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 9. l.

«Különbözeti vámok a forgalomnak egyoldalú kedvezményezése; a forgalmat más irányok hátrányára egy irányba terelik és az előbbi irányok fejlődése még nagyobb mértékben marad vissza, mint azt a vámtételek különböző volta látszólag megengedné. Miután ily vámtételek inkább politikai, mint közgazdasági alapelvekből származnak, rendszerint a forgalmat is természetellenes, a termelés, az ipar és a kereskedés fejlődésére hátrányos módon fejlesztik.¹⁾

«Nálunk ezeken kívül még egészen ferde volt a vámpolitika, mely saját tengerészetünkhöz az egyenes összeköttetés létesíthetését majdnem lehetetlenné tette, és odahatott, hogy az összeköttetések az északkal és Törökországgal sokkal kedvezőbbekké alakuljanak, mint saját partjainkkal. Ha ezen viszonyok újabb időben sokkal kedvezőbbekké alakultak is, az előbbi hibák még mindig érezhetők.²⁾

Az osztrák vámpolitika történetéből ismeretes,³⁾ hogy a legújabb időkig (1866-ig) az intéző államférfiak összes figyelmeket csak arra fordíták, hogy a vámpolitika segítségével Ausztria hatalmi állása Németországban biztosíttassék, illetőleg a Poroszországgal való rivalitás Ausztria javára dőljön el. A vámegyesülés Németországgal volt a jelszó; ez okból kötöttet meg az osztrák-porosz vám- és kereskedelmi szerződés 1853. február 19-én; ez okból alakíttatott át 1853-ban az általános vámtarifa, ez okból folyt 1860 óta egy erős küzdelem a porosz-francia szerződés megkötésének megakadályozására, s az 1853-iki szerződés 3-ik cikke értelmében megkezdettek 1860 óta a tárgyalások a német vámegyesülettel való teljes egybeforrás végett; ez okból készítettett elő és bocsátottatott közre 1863-ban egy vámtarifa-javaslat, még pedig lehetőleg szabadkereskedelmi irányban, hogy a német államok ne ijedjenek vissza Ausztria politikájától s hajlandóbbak legyenek az egyesülés lehetővé tételére közreműködni.

Ezen irányeszmék következménye volt azután az, hogy a monarchia kereskedelme egész erővel csak Németország

¹⁾ Volkswirtschaftliche Grundsätze. Műve 9. l.

²⁾ Österreich und das Meer. Műve 170. l.

³⁾ V. ö. Matlekovits. Az osztrák-magyar monarchia vámpolitikája. Különösen 14. s köv. lapjain.

felé gravitált. A monarchia akkor tulajdonképen csak Németországgal állott szerződéses viszonyban; legalább vámtételek más állammal nem voltak megkötve; és Németország majdnem az összes vámtarifán végig számos kedvezményben részesült. Ezzel szemben Istria, Trieszt, Fiume, Portoré, Buccari, Carlopago, Zengg szabad kikötők, illetőleg kereskedelmileg a monarchiától elkülönített területek voltak, és Dalmácia egészen külön vámtarifa alá esett; igaz ugyan, hogy az ország számára élelmezési és ellátási szempontból kedvezőbb helyzet teremtése végett, de ez az ország így közgazdasági tekintetben mégis külön való testté fejlesztetett.

Wüllerstorf még mielőtt az 1866-diki prágai békekötés a német főhatalom álmadozott kilátását örökké elvette, határozottan arra törekedett, hogy a monarchia kereskedése Németország egyoldalú legyeztetése alól felszabaduljon; és ezt nemcsak vasuti politikája, hanem főkép az által is vélte elérhetőnek, hogy Németországon kívül más európai államokat is kedvező vámtételekben részesítsen, s ez okból az úgynevezett szerződéses vámpolitika terére lépett. Jól ismerte azokat a nehézségeket, a melyekkel e téren meg kell küzdenie. «Egy olyan kereskedelmi politikának eredményei, melynél az alapok és az elvek hiányoztak, az idők folyásával felhalmozódtak és az új épület művét igen fáradságossá tették. A belföldi ipar, a mely az uralkodó rendszerhez simult, azon hithez volt szoktatva, hogy a kereskedésnek rendkívül ellenséges védelem a menekvés egyedüli útja, és elfelejtette, hogy virágzása nem alapulhat a birodalom népessége rovásán föntartott monopólon, hanem a kifelé irányuló tevékenységen, a melyből az árúcsere, a kereskedés egyedüli alapja, kifejlődik.»*) Ő, a ki határozottan a különbözőzeti vámtételek veszélyességét átlátta és ezt több ízben írataiban hangoztatja is, nagyon jól látta, hogy az osztrák iparosokkal szemben a vámtarifa-reformot akkép, hogy autonom szabadelvű vámtarifát létesítsen, keresztül vinni lehetetlenség. Hiszen midőn híre járt az angol szerződés megkötése alkalmából, hogy a

*) A trieszti kereskedelmi kamarához intézett leveléből. Műve 631. l.

vasvámok is le fognának szállíttatni, az osztrák iparosok oly agitációt fejtettek ki, hogy nemcsak valamennyi érdekelt vasmű-tulajdonos, hanem a jelentékenyebb kereskedelmi kamarák, közöttök a magyarországiak közül a kassai,¹⁾ de sőt a magyarországi sajtó, élőkön a «Pesti Napló», hangosan követelték, hogy a kormány ne menjen oly messze s ne rontsa meg az ország vasiparát.²⁾

Rálépett tehát a szerződéses politika terére; a már hivatalba lépése előtt Angolországgal megkezdett tárgyalásokat 1865. december 16-án a szerződés megkötésével befejezte;³⁾ Franciaországgal még 1865. december havában Schwarz-Senborn párisi konzul (utóbb az 1873-iki világkiállítás ismeretes elnöke és rendezője) megkezdette az alkudozásokat, melyeket később Depretis osztályfőnök (a későbbi pénzügyminiszter) 1866. október 12-én személyesen vezetett Párisban, s melyek az 1866. december 11-én aláírt szerződéshez vezettek;⁴⁾ megkezdettek a prágai béke értelmében az 1865. áprilisi szerződés megújítása végett Németországgal 1866 végén a szerződési tárgyalások (a melyek azonban csak 1868. ápril 9-én vezettek eredményre);⁵⁾ megkezdődtek az 1866. október 3-diki bécsi béke XXI. czikke értelmében 1867 elején Olaszországgal a tárgyalások, melyek az 1867. ápril 23-án Florenzben aláírt szerződést eredményezték;⁶⁾ megkezdődtek az 1867. év első napjaiban Svájc czal is a tárgyalások (melyek az 1868. július 14-én megkötött szerződést eredményezték);⁷⁾ végül Belgiummal és Németalfölddel is legalább a legtöbb kedvezés alapján folytak a tárgyalások, s az 1867. február 23-án, illetőleg márczius 26-án kötött szerződéseket eredményezték. Oroszországgal is kezdett tárgyalásokat, de ezek ép úgy, mint a más államok által Oroszországgal kezdett hasonló tárgyalások, eredményre nem vezettek.⁸⁾

¹⁾ L. a «Pesti Napló» 1866. évfolyama ápril 9. számát.

²⁾ L. a «Pesti Napló» 1866 ápril 21. számában a vezércikket.

³⁾ V. ö. Matlekovits. Az osztrák-magyar monarchia vámpolitikája, 90. l.

⁴⁾ U. o. 87. l. — ⁵⁾ U. o. 103. l.

⁶⁾ U. o. 91. l. — ⁷⁾ U. o. 120. l.

⁸⁾ A klagenfurti kereskedelmi kamarához intézett leveléből. Műve 635. l.

A kereskedelmi szerződéseken kívül magát az általános vámtarifa tételeit is több ízben leszállította, így 1866. január 22-én, továbbá ugyanazon év október 10-én és 1867. február 3-án.*)

VI.

Az általa megkezdett irány uralkodó maradt a legújabb időkig; már nem működött, de az általa mozgásba hozott görgeteg természetes súlyánál fogva ellenállhatatlanul tovább hömpölygött; hiába volt minden ellenszenv, hasztalan volt a kislelkűek jajveszéklése. A szerződéses államok sorába nemsokára Spanyolország és Portugália, Svéd- és Norvégország, Románia és Szerbia, Dánország és Görögország lépett, és a különbözeti vámok rendszere tényleg inkább papíron, mint a gyakorlatban maradt, és pedig annál is inkább, mert 1868-ban (a XXXVI. törvényezikk által) mind azon vámmentessegek és vámleszállítások, melyek külállamoknak szerződések által biztosítottak, ugyanazon föltételek alatt a Dalmáciából és az összes vámkülzetekből behozott czikkekre is kiterjesztettek, és a törvény ezen határozata oly tág magyarázatot nyert, hogy bármely vidékről tengeren jövő árúk Trieszten át például ép úgy kezeltettek, mintha Németországból jönnének valamely vámhivatalhoz.

Hogy azonban az adriai tengerpart s kivált Fiume azon jelentőségre emeltessék, melyet Wüllerstorf mindig hangoztatott, s mely nekik helyzetöknél fogva jutna, ehhez még a

*) Reichsgesetzblatt 1866. évfolyama 17. 1. Erlass der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 22. Jänner über Aenderungen der Eingangszölle für Fische, Schnecken und sonstige Wasserthiere und des Ausgangszolles für Hadern. — U. o. 361. 1. Erlass der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 10. October 1866. betreffend einige Aenderungen der Zollbestimmungen für Eisenguss, Wollgarne, Seilerwaaren, Leinenwaaren, Maschinen und chemischen Producte n. b. b. — 1867. évfolyama 89. 1. Verordnung der Minister der Finanzen und des Handels vom 3. Februar 1867. betreffend Aenderungen der Zollbestimmungen für einige Rohstoffe und Halbfabrikate.

differentiális vámok hátrányainak fölismerésén kívül más hatalmas és erőszakos befolyásokra volt szükségünk. Csak miután Bosznia és Hercegovina elfoglaltatott, s e két tartomány az osztrák-magyar vámterületbe belévonatott (1879: LII. t. cz.), csak akkor lett Dalmácia és Isztria (valamint az apró szabad kikötők) külön állása is megszüntetve s lettek ezek a vidékek és a monarchia többi országaival közgazdaságilag (1879: LIII. és LV. t. cz.) egybeolvasztva; és csak midőn Bismarck vasuti tarif-reformjával, s későbbben elszigetelő védvámpolitikájával maga adta meg a lökést arra, hogy közgazdasági tekintetben ne egyedül Németországban keressük üdvösségünket, csak ekkor történtek erélyesebb intézkedések arra, hogy terményeink a tengeren s főkép Fiumén át nagyobb és rendszeres forgalom felett rendelkezzenek. A Fiumében megkezdett építkezések nagyobb erővel folytattak, a vasutak államosítása oly irányba tereltetett, hogy a Fiuméba vezető vonalakon az állam maga legyen a viteldíjak felállításában irányadó, s kedvező szállítási díjak által nagyobb előnyben részesíthesse termelésünket. A rendszeres gőzhajó-járatok is ez időtől fogva kezdődnek s főkép az Adria gőzhajózási társulat megteremtése és időnként jobb dotatiója által a magyar kikötő számára is oly előnyök biztosítottak, melyek a rendszeres fuvarozást lehetővé és könnyűvé teszik. (1879: LIX. t. cz. az Angolország és Fiume közt eszközendő kereskedelmi gőzhajózási járatok segélyezésére engedélyezendő póthitelről; 1880: XXV. t. cz. a Fiume és a nyugoteurópai kikötők közt rendes gőzhajózási összeköttetés létesítéséről; 1882: XIII. és az 1886: XXX. t.-czikkbe iktatott «Adria» szerződés.) Végre maga a vámtörvényhozás is tengerünk emeléséről kezdett gondoskodni, a mennyiben némely tengerentúli czikkekre, kivált a kávéra s gyarmat-czikkekre a tengeren való behozatal alkalmából kedvezőbb vámtételek szabattak meg s így éppen ellenkezőleg az előbb követett rendszerrel, nem Németország határa, hanem a tenger felől jövő forgalom részesült különkezelti kezelésben és előnyben. (Az 1882: XVI. t. cz.-ben foglalt általános vámtarifa szerint a kávé 40 frt helyett 37, a thea 100 frt helyett 90, a bors, fahéj, csillagos ánizs, szegfűszeg, szerecsendióvirág, szerecsendió, kardamom, sáfrány és

vanília a rendes vámnál 5 forinttal kisebb vámot enged a tengeren való behozatalnál.)

Mily kedvező hatással voltak a tengeri kereskedés emelésére szolgáló intézkedések, kitűnik a forgalmi adatokból; az osztrák-magyar monarchia forgalma volt:

években	Behozatal átlaga			Kivitel átlaga		
	összesen millió forint	a tengeren át az összes behozatal	%	összesen millió forint	a tengeren át az összes kivitel	%
1854—1858.	246.4	57.7	22	235.5	40.8	17
1859—1863.	229.3	44.8	19	268.6	48.9	18
1864—1868.	282.2	39.0	14	366.7	66.1	18
1869—1873.	517.7	74.7	14	422.5	68.8	16
1874—1878.	563.7	91.7	14	594.0	101.8	17
1879—1883.	618.2	112.4	18	724.7	175.1	17
1884.	612.6	127.9	20	691.5	137.2	19
1885.	557.9	119.6	21	672.1	146.6	21
1886.	539.2	127.8	23	698.6	145.4	20
1887.	568.6	130.7	23	672.9	136.3	20

Az 1864—1868. évek átlagához képest tehát a tengeri forgalom a behozatalnál az összes behozatal 14 százalékáról 23-ra, a kivitelnél pedig 18 százalékról 20-ra emelkedett; és ha ez az arány, tekintettel az összes forgalom óriási mértékben való emelkedésére, első pillanatra nem látszik is valami rendkívülinek, az emelkedést kellően méltatni fogjuk, ha tekintetbe vesszük, hogy míg a behozatalnál az összes behozatal az 1864—1868. évi átlaghoz képest 101%-kal emelkedett, addig a tengeren való behozatal emelkedése 233%-ra rúg, és míg az összes kivitel ugyanazon időben 83% emelkedést mutat, a tengeren való kivitel 106%-ra rúg.

Mily hatása volt a tengeri kereskedés számára adott vámkedvezményeknek, ezt a következő összeállítás mutatja. Behozatott az osztrák-magyar monarchiába:

	Az 1877., 1878. és 1879. években átlag egy évben			1887-ik évben		
	összesen q	tengeren q	%	összesen q	tengeren q	%
Kakao...	2,921	4	0	4,998	3,288	65
Nyers kávé...	310,000	64,500	21	319,000	277,231	88
Fűszerek...	22,726	4,406	29	25,679	25,072	97
Thea...	3,565	45	1	5,359	4,031	75
Rizs...	320,388	26,902	8	636,189	322,331	50
Pálmaolaj...	43,074	15,469	13	72,918	25,283	34

De nemcsak a kedvezésben részesülő árúk jöttek nagyobb mennyiségben most már a tengeri utakon, hanem más tengerentúli árúknál is tapasztalható a behozatal arányos emelkedése; ugyanis behozatott:

	Az 1877., 1878. és 1879. években átlag egy évben			1887-ik évben		
	összesen q	tengeren q	%	összesen q	tengeren q	%
Nyers bőrök ---	77,164	21,942	28	202,986	66,543	32
Gyöngyház ---	17,010	9,071	53	27,741	15,918	57
Pestőfa ---	75,098	25,154	31	91,019	38,125	41
Indigó ---	7,802	2,249	29	8,362	3,742	44
Petroleum ---	1.008,891	339,043	33	1.133,004	689,046	60

Kivált Fiume kereskedése emelkedett nemcsak azon általános forgalmi és kereskedelem-politikai okokból, melyek egyáltalában a tengeri kereskedést fokozták, hanem kivált azon vasúti politika, valamint azon nagy investitiók folytán, melyeket a magyar állam Fiume kikötőjének megteremtésére fordított, s végül azon áldozatok következtében, melyeket a magyar törvényhozás a rendes gőzhajójáratok létesítése és segélyezése ügyében következetesen megszavaz. Jelenleg az Adria tengeri hajózási társaság, szerződése értelmében, évi 250,000 forint államsegélyért havonként kétszer Fiume és Liverpool közt (5980 tengeri mértföld egy járat), havonként egyszer Fiume és Glasgow közt (6140 mf.), havonként kétszer Fiume-London, Hull vagy Leith közt (6160, illetőleg 6380 és 6740 mf.), havonként egyszer Fiume és Bordeaux közt (5420 mértföld), havonként egyszer Fiume és Rouen, Havre vagy Dunquerque közt (6000, illetőleg 5800 vagy 6080 mf.) jár rendes és előre hirdetett utakon. Azonkívül köteles kellő rakomány léteben a következő vonalakon járni és pedig: Fiume és Glasgow közt a rendes járatokon kívül egyszer havonként, Fiuméből Amsterdamba vagy Antwerpenbe (3210, illetőleg 3160 mf.) havonként egyszer, Fiuméből Spanyolországba havonként egyszer egy-egy járatért 1200 forint külön segélyezés mellett; Fiuméből Maltába és Tunisba (740 mf.) 1200 frt külön segélyezés mellett; Fiuméből Braziliába és vissza évenként hatszor, egy-egy útért 3000 arany forint külön segélyezés mellett.

A zenggi Krajacz és társa czég alatt működő társaság évi

9000 frt államsegélylyel föntartja a következő rendes vonalakat: Zengg és Fiume közt (56 mértföld) nyáron hetenkint hat, télen három járatot, Zengg és Pago közt (74 mértföld) hetenkint egy járatot, Zengg és Zára közt (130 mértföld) hetenkint egy járatot. — Schwarz és társa zágrábi czég «Impresa Fiume-Venezia» nevű vállalata hetenkint egy járatot Fiume és Velence közt (246 mértföld) 8000 forint segélylyel tart fönn. A Sverljuga és társa fiumei czég 42,000 forint államsegélylyel jár hetenkint egyszer Fiume és Metkovich közt (420 mértföld) és egyszer Fiume és Ragusa közt (488 mf.), továbbá évi 5000 frt államsegélylyel jár hetenkint nyáron háromszor, télen kétszer Fiume és Pola közt (104 mf.).

Fiume forgalma általában, de Trieszttel összehasonlítva is rendkívül emelkedett. 1880 óta behozatala háromszor oly nagy, kivitele pedig majdnem négyszer nagyobb, holott ugyanazon időben Trieszt tengeri kereskedése a behozatalnál alig 50%-kal, a kivitelnél 30%-kal emelkedett. A forgalom kitünik a következő táblázatból Tengeren volt:

évben	a behozatal		a kivitel	
	Fiumében ezer	Triesztben ezer	Fiumében ezer	Triesztben ezer
1855. --- ---	7,465 frt	— frt	6,290 frt	— frt
1860. --- ---	5,515 „	97,097 „	7,442 „	85,587 „
1865. --- ---	5,772 „	76,244 „	5,220 „	95,825 „
1870. --- ---	7,951 „	125,869 „	5,429 „	100,423 „
1875. --- ---	8,884 „	137,767 „	8,681 „	102,442 „
1880. --- ---	7,851 „	135,033 „	19,362 „	117,194 „
1881. --- ---	12,179 „	157,171 „	22,323 „	134,330 „
1882. --- ---	14,828 „	162,778 „	29,149 „	147,488 „
1883. --- ---	21,712 „	185,093 „	43,011 „	146,913 „
1884. --- ---	23,224 „	186,370 „	44,950 „	160,338 „
1885. --- ---	21,882 „	167,619 „	54,333 „	164,031 „
1886. --- ---	21,760 „	179,606 „	53,861 „	162,520 „
1887. --- ---	20,719 „	196,858 „	54,459 „	175,474 „
1888. --- ---	23,723 „	194,922 „	68,204 „	156,857 „

(A fiumei adatokat 1884-ig l. «Fiume kikötőjének hajózási forgalma az utolsó 70 évben. Fiume 1885.»; — az utolsó évekre nézve pedig a «Közgazdasági Értesítő» illető számain; — Triesztre nézve «Commercio di Trieste 1888».)

VII.

És most legyen szabad egy pillantást vetni a liberalis közgazdasági politika eredményére s látni fogjuk, hogy a szabadelvű közgazdasági politika s kivált a szabadelvű vámpolitika kedvező hatását kétségtelen adatokkal igazolja a statisztika.

A külkereskedés aránytalan emelkedést mutat; szemben azon stagnációval, mely 1865 előtt jellemzi a monarchia külkereskedését, ezen idő óta folytonos és pedig óriási emelkedés mutatkozik, melyet csak 1883 után az árak depreciációja s az elzárkózási vámpolitika lankaszt meg egykevessé.

A behozatal, még a kedvezőtlen 1887-iki évet véve is, az 1864—1868-iki évek átlagához képest 100%-kal, a kivitel 83%-kal, az átvitel 205%-kal nagyobb, már pedig itt minden egyes % nagy összegeket jelent, mert az alapszám 100 millió. Ugyanis a külforgalom volt:

Évek átlagában	Millió forintokban	
	behozatal	kivitel
1854—1858.	246.4	235.5
1859—1863.	229.3	268.6
1864—1868.	282.2	366.7
1869—1873.	517.7	422.5
1874—1878.	563.7	544.0
1879—1883.	618.2	724.7
1884.	612.6	691.5
1885.	557.9	672.5
1886.	539.2	698.6
1887.	568.6	672.9

Métermázsákban	
átvitel	
1857. évben	947,759
1860. "	1,549,889
1865. "	1,489,874
1870. "	2,238,105
1875. "	5,044,674
1880. "	4,498,851
1885. "	4,524,678
1886. "	3,967,364
1887. "	4,553,716

Mily kedvezően hatott különben a belső termelésre s jólétre a szabadelvű rendszer, az meglátszik a közgazdaság minden egyes ágában. A mezőgazdaság egyáltalában haladt; rendelkezésre óriási piacok nyíltak, s a gabnakivitel, a borkivitel s a mezőgazdasággal kapcsolatos iparágak, a malomipar, a cukor- és szeszipar terményei roppant kivitelnek örvendenek.

A gabnakivitel az 1861—1865-iki évek átlagához képest legnagyobb volt az 1881—1885-iki évek átlagában, s ekkor az előbbi korszakhoz képest 331%-kal nagyobb emelkedést (sőt még az 1887-ik évben is 318%-kot) mutat.

A borkivitelemelkedett 593%-kal, a lisztkivitel 193%-kal, sőt a kereskedelem-politikailag még szabadelvű 1876—1880-iki évekhez viszonyítva, 302%-kal; a cukorkivitel 3810%-kal, és a szesz kivitel 301 százalékkal, illetőleg az ezen cikkre nézve legelőnyösebb 1881—1885-iki időszakhoz viszonyítva, 461%-kal, s végre a sör kivitele 554%-kal.

A nevezett cikkek kivitelének részleteit mutatja a következő összeállítás. Kivitetett métermázsákban:

Évek átlagában	Gabona	Liszt	Bor	Szesz	Sör	Cukor
1836—40.	704 ezer	98 ezer	86 ezer	7.4 ezer	3.4 ezer	— ezer
1841—45.	874 „	136 „	109 „	8.5 „	3 „	— „
1846—50.	456 „	45 „	84 „	3.1 „	3.4 „	— „
1851—55.	558 „	71 „	74 „	4.9 „	3.2 „	— „
1856—60.	1,905 „	240 „	106 „	34 „	16.9 „	1.5 „
1861—65.	3,469 „	440 „	120 „	37 „	62 „	57 „
1866—70.	8,074 „	1,248 „	150 „	147 „	165 „	289 „
1871—75.	4,577 „	876 „	141 „	50 „	267 „	774 „
1876—80.	8,225 „	1,771 „	396 „	171 „	315 „	1,806 „
1881—85.	7,772 „	1,615 „	469 „	221 „	345 „	2,673 „
1886.	6,431 „	1,466 „	822 „	141 „	385 „	2,430 „
1887.	7,797 „	1,290 „	735 „	87 „	405 „	2,229 „

De nemcsak a kivitel adatai, hanem a statisztika más-féle adatai is igazolják az említett termelési ágak nagyfokú haladását. Így búzatermelésünk hektáronként adott az 1869—1873-iki átlag szerint 8.45 hektolitert, az 1874—1878-diki átlag szerint 10.15 hl.-t, az 1879—1883-iki átlag szerint 12.47 hl.-t és az 1884—1888-iki átlag szerint 15.40 hektolitert*)

*) Lásd Keleti Károly. Idei aratásunk és a statisztika. A «Nemzetgazdasági Szemle» 1889. évfolyama 658. l.

A malomipar óriási haladása kitetszik a budapesti mal-
mok növekedéséből s őrlési tevékenységéből. Ugyanis :

1865. évben működött 3 malom	---	---	---	---	531,000 q búzát
1867. " " 5 "	---	---	---	---	1.807,000 " "
1868. " " 6 "	---	---	---	---	1.450,000 " "
1869. " " 8 "	---	---	---	---	2.236,000 " "
1870. " " 9 "	---	---	---	---	2.667,000 " "
1875. " " 10 "	---	---	---	---	2.903,000 " "
1880. " " 10 "	---	---	---	---	3.542,000 " "
1884. " " 11 "	---	---	---	---	5.461,000 " "
1885. " " 11 "	---	---	---	---	5.814,000 " "*)

Az ipar minden ága is kétségtelenül mindinkább hala-
dott és erősödött. Kitűnik ez egyrészt a köszéntermelés és a
köszénfogyasztás rendkívüli emelkedéséből. Így a köszén-
termelés emelkedett 300%-kal, a köszén kivitele 1309%-kal.
A mint ez a következő táblázatból kitűnik :

Évek átlagában	Behozatal	Kivitel
1836—1840. ---	204 ezer q	141 ezer q
1841—1845. ---	325 " "	371 " "
1846—1850. ---	474 " "	542 " "
1851—1855. ---	1,023 " "	855 " "
1856—1860. ---	1,832 " "	1,843 " "
1861—1865. ---	3,256 " "	3,425 " "
1866—1870. ---	5,764 " "	7,534 " "
1871—1875. ---	15,984 " "	17,517 " "
1876—1880. ---	18,501 " "	30,819 " "
1881—1885. ---	23,803 " "	38,921 " "
1886. ---	27,212 " "	45,045 " "
1887. ---	28,747 " "	47,479 " "

A köszéntermelés emelkedett Ausztriában 335, Magyar-
országon 314%-kal, a mint ez a következő táblázatból ki-
vehető ; termeltetett :

*) L. Burchard Konrád. A magyar malomipar jelen helyzete és
jövője. A budapesti 1885-iki országos kiállításról hivatalos jelentés.
III. köt. 33. l.

	Ausztriában	Magyarországon
1856-ban --- ---	2,087 ezer tonna	242 ezer tonna
1860 „ ---	3,021 „ „	469 „ „
1865 „ ---	4,450 „ „	606 „ „
1870 „ ---	7,217 „ „	1,119 „ „
1875 „ ---	11,400 „ „	1,281 „ „
1880 „ ---	14,310 „ „	1,617 „ „
1885 „ ---	17,892 „ „	2,524 „ „
1886 „ ---	18,352 „ „	2,476 „ „
1887 „ ---	19,369 „ „	2,509 „ „

A főbb iparágak nyersanyagának behozatala fokozatosan nagy mértékben emelkedik, így az 1861—1865-diki időszak átlagához képest 1887-ben nyers pamutnál 362%, pamutfonálnál 64%, nyers vasnál 261% (sőt a vasútépítésre nézve jelentős 1871—1875-diki időszakban 878%), nyers len, kendernél és jutánál 237%, nyers gyapjúnál 139, és gyapjufonálnál 196%-kal nagyobb a behozatal. A behozatal részleteit a következő összeállítás mutatja:

Évek átlaga	Pamut ezer q	Pamutfonál ezer q	Nyers vas ezer q	Len, kender, juta ezer q	Gyapju ezer q	Gyapju- fonál ezer q
1836—1840.	135	35	7	75	24	2
1841—1845.	192	28	11	66	30	5
1846—1850.	238	25	11	45	32	9
1851—1855.	330	39	123	65	89	12
1856—1860.	395	72	246	93	99	13
1861—1865.	249	67	152	137	112	17
1866—1870.	390	87	959	188	131	28
1871—1875.	513	116	1,487	290	151	34
1876—1880.	637	125	619	320	183	34
1881—1885.	887	122	1,278	427	248	44
1886.	976	117	700	462	226	48
1887.	1,152	110	550	460	268	52

Ugyanezen időszakban a főbb iparágak cikkei sokszorosan emelkedő kivitelt mutatnak. Így az 1861—1865-diki időszak átlag kiviteléhez arányosítva 1887-ben a kivitel nagyobb volt pamutárúknál 227%-kal, üvegárúknál 301%-kal, lenfonálnál 227%-kal, papirosnál 493%-kal, gyapjúárúknál 42%-kal, illetőleg a nagyobb forgalmú 1886. évben 58%-kal. A kivitel részleteit s a fokozatos emelkedést a következő táblázat mutatja:

Kivitetett:

Évek átlaga	Pamutárúk q	Üveg ezer q	Lenfonál ezer q	Papiros ezer q	Gyapjúárúk q
1836—1840.	3,600	33	4	31	15,700
1841—1845.	3,200	70	3	31	15,700
1846—1850.	3,200	68	2	20	17,400
1851—1855.	4,500	83	4	29	19,600
1856—1860.	10,000	96	9	40	21,900
1861—1865.	11,500	112	31	60	33,700
1866—1870.	11,600	160	36	64	37,500
1871—1875.	14,000	221	74	102	38,600
1876—1880.	25,900	268	86	182	42,600
1881—1885.	35,400	372	95	270	50,100
1886.	38,300	405	105	329	53,300
1887.	37,600	450	102	361	47,900

Egyébiránt, hogy a szabadkereskedés szakában a főbb iparágak nagy lendületet mutatnak, ezt más adatok is igazolják. Így a pamutipar folytonos emelkedésére mutat a pamut-fonodákban működésben levő orsók számának következetes emelkedése; az e részben rendelkezésre álló adatok szerint az osztrák-magyar monarchiában működésben állt:

1851. évben	---	---	---	1.330.000	orsó
1859.	"	---	---	1.464,000	"
1871.	"	---	---	1.526,555	"
1876.	"	---	---	1.570,469	"
1880.	"	---	---	1.684,889	"
1882.	"	---	---	1.798,645	"
1884.	"	---	---	2.076,891	" *)

A pamutszövés is folytonosan halad. Ugyanis a mechanikai szövőszékek száma volt:

1851. évben	---	---	---	1,000	szövőszék
1859.	"	---	---	10,000	"
1870.	"	---	---	16,000	"
1871.	"	---	---	17,500	"
1875.	"	---	---	21,000	"
1880.	"	---	---	30,000	"

*) Az 1871. év adatai Peez Baumwollindustrie című és a bécsi 1873-diki világkiállítás hivatalos jelentései közt megjelent műve 18. l., — az 1851., 1859. és 1876. évek Chlumecky volt kereskedelmi miniszternek az 1878-ik évi kiegyezés alkalmából mondott beszédé-

A gyapjúipar emelkedésére kevés positiv adat áll rendelkezésre, de ez is elég annak megítélésére, hogy a szabadkereskedés ezt az ipart nem hogy meg nem ölte, hanem tényleg emelte. Az osztrák iparstatisztikai fölvétel 1880-ról és Brachelli és Migerka «Österreichs commerciale und industrielle Entwicklung» című 1873. évben megjelent műve szerint 1880-ban volt 459,000 orsó a posztófonálnál, 94,270 orsó a fésűsfonálnál, 9,090 orsó a czernázásnál működésben; továbbá a posztógyártásnál 3620 mechanikai szövőszék, a fésűsfonál szövésénél 9,089 kézi és 7831 mechanikai, összesen 16,920 szövőszék működött. Holott a hetvenes években a fésűsfonál fonásánál csak 50,000 orsó, a mechanikai posztógyártásnál 1500 és a fésűsfonál szövésénél 15,000 szövőszék volt tevékenységben.

A leniparnál volt tevékeny:

1862. évben	---	---	---	---	150,500 orsó
1870.	"	---	---	---	370,790 "
1880.	"	---	---	---	339,566 "

továbbá a hetvenes években 346 mechanikai szövőszék, 1880-ban 757. — A jutaipar csak a legújabb időben fejlődött, 1870-ben 2,840 orsó, 1880-ban 6472, az előbbi évben 147 mechanikai szövőszék, 1880-ban 387 volt működésben.

VIII.

A körülmények, Európa több államainak határozott elzárkozási politikája, az agrarismus, az árak depreciációja az osztrák-magyar monarchiát is újból arra kényszerítették ugyan, hogy elhagyja az oly sikerrel és eredménnyel folytatott szabadkereskedelmi irányt: de ezen eltérés nem lehet rendszer, nem maradhat meg állandóan, mert hiányzik benne a közgazdasági élet logikája, hiányzik benne az alap, melyre az

ben a Reichsrath VIII. ülés 347-diki ülés gyorsírói följegyzéseiben (11,281. lap), — a többiek az osztrák kormánynak az 1882-diki vámtarifa módosításakor beterjesztett megokolásában (17 lap) találhatók.

elzárkozás a maga rendszerét vetheti. Lehetetlen egyrészt követelni, hogy a vasuti hálózat a vele kapcsolatos postával, teleg-ráffal és telefonnal minél sűrűbbé váljék, hogy ezen forgalmi eszközök a nemzetek közt is nemzetközi szerződések által egy-öntetűebbekké s használatuk olcsóbbá tétessék, s másrészt ismét azt követelni, hogy a forgalom minden állam határain a vámsorompók fogyasztásai által korlátoztassék. Lehetetlen egyrészt kívánni, hogy a belföldi termelés, a belföldi ipar a technika haladásának összes eszközeit fölhasználja, a tőke egész hatalmával a nagyban termelésre vesse magát, és azután másrészt az elzárkozási politikával azt eredményezni, hogy más államok is a prohibitio terére lépjenek, s hogy így a nagy termelés és a nagy ipar czikkei a világpiacra ne juthassanak.

Korunk technikája, állami adminisztrációjája, közgazdasági organismusa mellett lehetetlen nemcsak a haladás, de a meg-élés is a mezőgazdaság, az ipar, a kereskedelem terén, ha 40—50 millió lélek fogyasztására korlátolt állam vagy nemzet áll csak rendelkezésre. Vagy a szabadkereskedésnek kell a leg-közelebbi időkben ismét uralkodóvá lenni az európai conti-nensen, vagy a közgazdasági területnek oly egyesülése fog megteremtetni, a melyben a nagy termelés czikkei számára a szabad forgalom megadatik s az elzárkozás más területek-vel szemben mint védelem továbbra is föntartatik. Úgyneve-zett vámegyesülések fognak keletkezni, melyek azután köz-gazdasági viszonyaik kölcsönös méltatásával a forgalmat magok közt szabályozhatják s a különböző gazdasági viszonyoknak megfelelően korlátozhatják is, de mindig szem előtt tartva azt a nagy elvet, hogy a mezőgazdaság, az ipar fejlő-dése napjainkban elég nagy fogyasztási terület nélkül lehet-telen.

És ha a gazdasági válság, mely részben az elzárkozás rendszere következtében is főkép 1885 óta mindinkább érez-hetőbbé válik, nem mutatkozik következményeiben nagyobb károsodásokkal, az első sorban tulajdonítható azon körülmény-nek, hogy a szabadkereskedés hatása még mindig érezhetővé teszi magát a világforgalomban; és ép úgy, mint az anyagi világban a nagyobb tömeg, ha egyszer egy erő megindította, tovább marad ugyanazon irányban mozgásban, még akkor is,

ha a mozdító erő megszűnt működni, a közgazdaság terén is még ugyanazon irányban mozog az egész élet.

Ez iránynak megteremtője az osztrák-magyar monarchiában b. Wüllerstorf, és értekezésemet nem zárhatom be méltóbb szavakkal, mint azokkal, melyeket ő maga írt meg:

Bátran állíthatom magamról, hogy nemcsak jóakaratom volt, de tényleg tettem is, és hogy oly közgazdasági elveket juttattam érvényre, melyekről előttem hallani sem akartak. Büszke lehetek arra, hogy Ausztriában kevés, de sikeres reformmal a közgazdasági tevékenységet kellő kerékvágásba hoztam, még pedig oly időben, melyben a bő termések áldása nem támogatott, hanem ellenkezőleg egy dúló háború a birodalom legszebb országait pusztította. Ebben az időben el nem vesztettem bátorságomat, nem vesztettem el reményemet a monarchiába és jövőjébe, és el nem hagytam a viharban a hajót, hanem mint igazi admirális, hajórajomat a védő kikötőbe igyekeztem terelni, s ehhez megtaláltam az utat... Számomra megmarad az öntudat, hogy hazám irányában egész feláldozással teljesítettem kötelességemet, és hogy nem éltem, és mint kereskedelmi miniszter nem működtem hiába. Tegyenek mások is így, ha nem tehetnek többet, és a monarchia nagy lesz a világ országai közt.*)

*) Rücktritt vom Ministerium. Graz, März 1869. Műve 629. l.

JEGYZETEK.

¹⁾ A megjelent mű czíme: «Vermischte Schriften des k. k. Vice-Admirals Bernhard Freih. v. Wüllerstorf-Urbair, herausgegeben von seiner Witwe.

Schaue, sinne, schaffe.

Wüllerstorf.

Gratz 1889. Im Selbstverlage der Herausgeberin.

A műben közöltekből közigazdasági tartalmúak a következő czikkek:

Grundsätze, welche im Auge zu behalten sind, sobald es sich um die volkswirtschaftlichen Verhältnisse eines Reiches handelt (eddig kézirat), 1—26 lap.

Volkswirtschaftliche Studien (megjelent a Debatte-ban 1868.)
következő szakaszokkal: I. Verkehr und die Kultur, 27 l. — II. Österreich im Welthandel, 30 l. — III. Handelspolitische Ziele, 34 l. — IV. Oekonomisch-politische Einheit, 38 l.

Nothwendigkeit der Entwicklung der Kommunikationswege (megjelent a «Wochenblatt der k. k. steiermärkischen Landwirthschaftsgesellschaft» 1867.), 49 l.

Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie (megjelent az «Österreichische Revue»-ben 1866.), 55 l.

An Herrn J. G. von Hahn k. k. Consul für das östliche Griechenland (1867.), 68 l.

Betrachtungen über die Fortsetzung der Kronprinz Rudolfsbahn bis ans Meer oder bis zur Reichsgrenze 1873., 72 l.

Einige Worte über den Handel 1880. (eddig kézirat), 315 l.

Betrachtungen über die Verbindung der Donau mit dem adriatischen Meere 1861. (külön lenyomat), 112 l.

Über die Wichtigkeit des adriatischen Meeres für Österreich und dessen Vertheidigung (külön lenyomat) 1861., 127 l.

Die Ostküste des adriatischen Meeres und ihre Bedeutung für den Welthandel (megjelent az «Allgemeine Zeitung»-ban 1869.), 145 l.

Österreich und das Meer (megjelent az «Allgemeine Zeitung»-ban 1872.), 164 l.

Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte «Novara» berührten Länder der Erde (Aus den Verhandlungen und Mittheilungen des niederöst. Gewerbe-Vereins 1861.), 178 l.

Project einer Expedition zu handelspolitischen Zwecken nach Siam, China und Japan (eddig kéziratban) 1860., 208. l.

Der österreichische Handel mit und über Aegypten («Allgemeine Zeitung» 1869.), 236. l.

Der Suez-Canal, Bericht an den Handelsminister Ritter v. Plener. 1869., 245 l.

Studienreise nach Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Belgien und Holland 1862., 265 l.

Rücktritt vom Ministerium (April 1867.), (eddig kéziratban), 627 l.

An den Präsidenten der Triester Handels- und Gewerbekammer, 631 l.

An den Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Klagenfurt, 634 l.

An Hofrath Neumann Spallart 1881., 672 l.

An Generalconsul Scherzer 1868., 674 l.

An einen österreichischen Minister 1880., 676 l.

²⁾ Wüllerstorf-Urbair Bernát, szül. 1816. január 29. Triesztben, a hadi tengerészet számára képezte ki magát, hol is viceadmirallá lett, s a «Novara» expedícióján parancsnok volt. 1862. évben Svájc, Franciaország, Németország- és Hollandiában a vasipar tanulmányozása céljából, különös tekintettel a hadi tengerészetre s az osztrák állapotokra, a kormány megbízásából nagyobb utat tett; 1864-ben a dán háborúban egy hajórajjal részt vett; 1865. őszén Belcredi meghívta őt a kereskedelmi és közgazdasági minisztérium élére azzal a határozott kijelentéssel, hogy az osztrák alkotmány felfüggesztése átmeneti természetű, és hogy csak tekintettel a Magyarországgal való tárgyalásokra, következett be. 1867. áprilisban visszavonult a minisztérium vezetésétől, minthogy határozott nézete az volt, hogy a kereskedelem, vasúti és tengerészeti ügyek, szóval a kereskedelmi politika nem kezelhető helyesen külön minisztériumok által, hanem csak közös miniszter által. Élte hátralevő napjait tisztán az irodalomnak és a közgazdasági viszonyok figyelemmel kísérésének szentelte. Meghalt 1883. aug. 10-én Botzen mellett Ritterben. L. Nekrológ von Dr. Karl von Scherzer (az «Allgemeine Zeitung»-ból átvéve említett művében).

³⁾ a) A bécs-budapest-nagyvárad-kolozsvár-brassói vonal következő részletekben nyílt meg:

1837 november 17.	Florisdorf-Wagram	14 km.
1838 január 6.	Bécs-Florisdorf	5 «
— április 16.	Wagram-Gänserndorf	13 «
1846 szeptemb. 12.	Budapest-Vác	34 «
1847 « 1.	Budapest-Czegléd	71 «
— « 1.	Czegléd-Szolnok	28 «

1848	augusztus	20.	Gänserndorf-Marchegg	17 km.
—	„	20.	Marchegg-Pozsony	3 „
1850	december	16.	Vác-Esztergom	44 „
1851	ápril	4.	Esztergom-Pozsony	134 „
1857	november	23.	Szolnok-Püspökladány	78 „
1858	ápril	24.	Püspökladány-Nagyvárad	68 „
1870	szeptemb.	7.	Nagyvárad-Kolozsvár	152 „
1871	november	20.	Tövis-Kocsárd (Gyulafehérvár-Maros-vásárhely)	30 „
1872	május	6.	Tövis-Medgyes	60 „
—	július	18.	Medgyes-Segesvár	37 „
1873	június	1.	Segesvár-Brassó	129 „
—	augusztus	14.	Kolozsvár-Kocsárd	68 „
1879	márczius	1.	Brassó-Tömös s az ország határáig	25 „
Tehát összesen 1210 km., melyből 509 km. esik 1865-ig.				

b) A Bécs-Budweis-Pilsen-Eger vasútvonal a következő részletekben nyílt meg:

1868	szeptember	1.	Budweis-Pilsen	136 km.
1869	november	1.	Eggenburg-Budweis	135 „
1870	június	23.	Bécs-Eggenburg	79 „
1872	január	28.	Pilsen-Eger	106 „
Tehát összesen 456 km. mind 1865 után készült.				

⁴⁾ a) A Bécsből Budapest-Debreczen-Szatmárnémeti-Sziget vasútvonal következő részletekben nyílt meg:

Szolnokig (l. előbb)...	335 km.
1857 november 23. Szolnok-Debreczen	121 „
1871 június 25. Debreczen-Nagykároly	71 „
— október 25. Nagykároly-Szatmárnémeti	36 „
1872 januar 7. Szatmárnémeti-Bustyaháza	80 „
— november 19. Bustyaháza-M.-Sziget	33 „
Tehát összesen 676 km., melyből 1865-ben 456 km. volt for- galomban.	

b) A Bécs-Linz-Salzburg bajor és svájci határ felé menő vasutakból megnyílt:

1858 november 24.	Kufstein-Insbruck	74 km.
— december 15.	Bécs-Linz	189 „
1859 szeptember 1.	Linz-Lambach	38 „
1860 márczius 1.	Lambach-Frankenmarkt	43 „
— augusztus 12.	Frankenmarkt-Salzburg bajor határ	50 „

1872 július	1. Bludenz-Lochen bajor határ	62 km.
— október	24. Feldkirch-Bux svájci határ	17 „
1883 július	1. Innsbruck-Landeck	72 „
1884 szeptember 6.	Landeck-Bludenz	63 „

Ha a külföldön Salzburgtól Rosenheimon át Kufsteinba vezető vasút helyett az Ausztriában későbben létesült Salzburg-Bischofshofen-Wörgl csatlakozást vesszük, még a következő vonalak is számba jönnek :

1871 július	15. Salzburg-Hallein	18 km.
1875 augusztus 6.	Hallein-Bischofshofen-Wörgl	170 „
Tehát összesen 796 km., a melyből 1865-ben 394 km. volt forgalomban.		

c) A Bécs-Bruck-Leoben-Rottenmann-Radstadt-Mittersil-Innsbruck-Bregenz vonal vasutaiból megnyílt :

1841 május	15. Baden-Bécsújhely	23 km.
— „	16. Baden-Mödling	11 „
— június	20. Bécs-Mödling	15 „
— október	24. Bécsújhely-Neunkirchen	14 „
1842 május	5. Neunkirchen-Gloggnitz	12 „
1844 október	21. Mürzzuschlag-Bruck	44 „
1854 július	17. Gloggnitz-Mürzzuschlag	41 „
1858 november 24.	Wörgl-(Kufstein-)Innsbruck	67 „
1868 szeptember 1.	Bruck-Leoben	17 „
— december 1.	St. Michael-Leoben	12 „
1869 szeptemb. 29.	St. Michael-Rottenmann	55 „
1875 augusztus 6.	Seltzthal-Wörgl	239 „
1883 július	1. Innsbruck-Landeck	72 „
1884 szeptember 6.	Landeck-Bludenz	63 „

Tehát összesen 685 km., melyből 227 km. 1865-ben volt forgalomban.

d) A bécs-bruck-villach-brixen-botzeni vasutak vonalaiból megnyíltak :

még pedig Bruckig már <i>b)</i> alatt		160 km.
1867 augusztus 17.	(Innsbruck)-Franzensfeste-Brixen-Botzen	53 „
a Bruck-Leoben már <i>b)</i> alatt		17 „
1868 október 9.	St. Michael-Villach	175 „
— december 1.	St. Michael-Leoben	12 „

Tehát összesen 417 km., melyből 160 km. volt 1865-ben forgalomban.

^{b)} *a)* A Bécs-Budapest-Miskolcz : *α)* Legyenymihályi-Lupkow-Chyrow-Przemysl-Lemberg-Brody ; *β)* Munkács-Lemberg-Brody vasút-vonal következő részletekben nyílt meg:

1851	Bécs-Budapest (l. előbb)	---	---	---	---	264 km.
1859	május	24.	Miskolcz-Szerencs (Debreczen)	---	---	38 "
1861	november	4.	Przemysl-Lemberg	---	---	98 "
1867	ápril	2.	Budapest-Hatvan	---	---	67 "
1869	július	12.	Krasne-Brody	---	---	42 "
	"	12.	Lemberg-Zloczow	---	---	75 "
1870	január	9.	Hatvan-Miskolcz	---	---	115 "
—	december	22.	Zloczow-Tarnopol	---	---	64 "
1871	október	4.	Tarnopol-Podwoloczyska	---	---	53 "
—	"	26.	Szerencs-Sátorajújhely	---	---	46 "
—	december	25.	Legyenymihályi-Homonna	---	---	65 "
1872	január	7.	Sátorajújhely-Legenymihályi	---	---	16 "
—	május	4.	Przemysl-Chyrow	---	---	34 "
—	július	1.	Chyrow-Koscienko	---	---	19 "
—	augusztus	25.	Sátorajújhely-Csap	---	---	41 "
			Csap-Bátyú	---	---	16 "
—	szeptember	3.	Koscienko-Ustrzyki	---	---	61 "
—	november	12.	Ustrzyki-Komanca	---	---	70 "
—	december	4.	Bátyú-Munkács	---	---	26 "
—	"	18.	Komanca-Lupkow	---	---	14 "
1873	június	12.	Homonna-Lupkow	---	---	54 "
—	augusztus	27.	Brody határ (Radziwilow)	---	---	7 "
—	október	16.	Lemberg-Stry	---	---	74 "
1874	május	30.	a lupkowi alagút	---	---	1 "
1875	január	1.	Stry-Stanislav	---	---	107 "
1884	november	1.	Stanislav-Buczán	---	---	72 "
—	december	31.	Buczán-Husiatyn	---	---	72 "
1887	ápril	5.	Stry-Lawoczne	---	---	73 "
			Lawoczne-Munkács	---	---	77 "

Tehát összesen 1781 km., ebből 400 km. volt 1865 előtt forgalomban.

b) A Bécs-Gänserndorf-Lundenburg-Oderberg-Krakkó és a határig terjedő vasút következő részletekben nyílt meg:

1838	Bécs-Gänserndorf (l. előbb)	---	---	---	32 km.
1839	május	9.	Gänserndorf-Dürnkut	---	18 "
—	június	6.	Dürnkut-Lundenburg	---	34 "
1841	május	1.	Lundenburg-Hradisch	---	54 "
—	szeptember	1.	Hradisch-Prerau	---	46 "
1842	augusztus	15.	Prerau-Leipnik	---	15 "

1847 május	1. Leipnik-Oderberg	77 km.
— október	13. Myslovitz-Krakkó	65 „
	Szczakore orosz határig	2 „
1848 szeptember	1. Oderberg-Annaberg	3 „
1863 márczius	16. Oswieczim határ	3 „
Összesen 349 km. mind 1865 előtt nyílt meg.		

c) Az orosz határról Tarnopol, Lemberg, Munkács, Miskolcz, Budapest, Székesfehérvár, Kanizsa, Zágráb, Triesztbe és Fiuméba vezető vasutak következő részletekben nyíltak meg:

1857. Szt-Péter-Trieszt (l. előbb)	72 km.
1859 május 16. Kanizsa-Keresztur	11 „
1861 ápril 1. Budapest-Kanizsa	386 „
1865. Zágráb-Károlyváros (l. előbb)	49 „
1867. Miskolcz-Budapest (l. előbb)	182 „
1868 szeptember 1. Keresztur-Zákány	13 „
1870 január 4. Zákány-Zágráb	103 „
1873 október 23. Károlyváros-Fiume	177 „
— Fiume-Szt-Péter (l. előbb)	72 „
— Miskolcz-Sátoraljaiújhely-Csap-Munkács-Stry-Lemberg-Brody a határig	590 „
Összesen 1678 km., melyből 556 km. 1865 előtt volt forgalomban.	

d) A Bécs-Bruck-Leoben-Villach-Triesztbe és Fiuméba vezető vasutak következő részletekben nyíltak meg:

1857. Laibach-Trieszt (l. előbb)	144 km.
1858. Bécs-Bruck (l. előbb)	160 „
1867. Bruck-Villach (l. előbb)	204 „
1870 december 14. Laibach-Tarvis	101 „
1873 június 26. Szentpéter-Fiume	55 „
— november 25. Villach-Tarvis	30 „
Összesen 694 km., melyből 304 km. 1865 előtt volt forgalomban.	

e) A Bécs-Bruck-Steinbrückön át Triesztbe és Zágrábba vezető vonalak a következő részletekben nyíltak meg:

1844 október 21. Bruck-Grác	53 km.
1846 június 2. Grác-Cilli	133 „
1849. Cilli-Laibach (l. előbb)	89 „
1857. Laibach-Trieszt (l. előbb)	144 „
1858. Bécs-Bruck (l. előbb)	160 „

1862 október	1. Steinbrück-Zágráb	76 km.
1865 május	1. Zágráb-Károlyváros	49 „
1873 június	20. Szentpéter-Fiume	55 „
— október	23. Károlyváros-Fiume	177 „
Összesen 1036 km., melyből 1865 előtt 804 km. volt forgalomban.		

g) Bodenbach-Prága-Budweis-St.-Valentin-Rottenmann-Villach-Triesztbe menő vasutakból megnyíltak:

1850 június	1. Prága-Lobositz	85 km.
— október	1. Lobositz-Aussig	22 „
1851 ápril	8. Bodenbach-Niedergrund határ	12 „
	Aussig-Bodenbach	23 „
1857.	Laibach-Trieszt (l. előbb)	144 „
1862.	Steinbrück-Zágráb (l. előbb)	76 „
1868.	St.-Michael-Villach (l. előbb)	175 „
— augusztus	15. St.-Valentin-Steyer	20 „
1869 szeptemb.	29. St.-Michael-Rottenmann	55 „
— október	7. Steyer-Küpfen	41 „
1871 január	1. Budweis-Zartlesdorf	49 „
— szeptember	3. Vessely-Cerčan-Piseli	88 „
— november	6. Summerau-St. Valentin	55 „
— december	1. Zartlesdorf-Summerau	14 „
— „	14. Cerčan-Piseli-Prága	41 „
1872 november	11. Küpfen-Rottenmann	85 „
1873.	Villach-Laibach (l. előbb)	131 „
1874 június	8. Wessely-Budweis	36 „
Összesen 1207 km., melyből 362 km. 1865 előtt volt forgalomban.		

h) a) Bécs-Iglaun és Pardubitzon át a határig, továbbá Brünnön, Böhmisches-Trübaun át az ország határáig, végül Brünnből Hradischon át Trencsénbe csatlakozásul a kassa-oderbergi vasúthoz és Budapesthez vezető vonalakból megnyíltak:

1841 július	16. Jedlesee-Stockerau	20 km.
1845 január	9. Trübau-Wilderschwert-Chatzen	25 „
1849 „	1. Brünn-Böhmisches-Trübau	90 „
1856 „	1. Střelitz-Brünn	23 „
1857 november	4. Pardubitz-Josefstadt	40 „
1859 május	1. Josefstadt-Schwadovitz	36 „
1868 augusztus	1. Schwadovitz-Königshain	25 „
1869 december	29. Königshain-Libau (határ)	1 „
1870 november	15. Grussbach-Střelitz	50 „

1870 november 24.	Bécs-Grussbach	93 km.
1871 január 23.	Znaim-Iglau	99 "
— ápril 25.	Iglau-Deutschbrod	26 "
— június 1.	Deutschbrod-Pardubitz	92 "
— november 1.	Stockerau-Znaim	74 "
1872 július 1.	Bécs-Jedlesee	6 "
1875 " 26.	Chotzen-Ottendorf	103 "
1877 május 15.	Halbstadt határ	3 "
1883 november 1.	Trencsén-Zsolna	89 "
1884 július 20.	Bisencz-Gaya	17 "
1887 október 10.	Brünn-Gaya	64 "
— június 1.	Bisenz-Kunovitz	21 "
— " " "	Kunovitz-Vlaraszoros	62 "
— " " "	Vlaraszoros-Trencsén	14 "

Tehát összesen 1074 km., melyből 259 km. volt 1865-ben forgalomban.

b) A Bécs-Gmünd-Prága-Rakonitz-Komotau és a határig vezető vasútvonalak közül megnyitáltak:

1851.	Prága-Aussig-Bodenbach (l. előbb)	142 km.
1863 november 4.	Prága-Wejhybka	25 "
1869 ápril 22.	Wejhybka-Lana	13 "
— november 1.	Eggenberg-Budweis	135 "
1871 február 4.	Lana-Priesen	75 "
— " 4.	Priesen-Komotau	9 "
1872 május 12.	Komotau-Weipert (határ)	58 "
1874.	Budweis-Wessely-Cercan-Piseli-Prága (l. előbb)	165 "

Tehát összesen 701 km., melyből 167 km. volt 1865. évben forgalomban.

c) A Bécsből Sopronon, Kanizsán át Eszékbe vezető vasutak közül megnyitáltak:

1841	Bécs-Mödling-Baden-Bécsújhely (l. előbb)	49 km.
1847 augusztus 20.	Bécsújhely-Katzelsdorf-Sopron	6 "
1857 május 2.	Üszög-Villány	30 "
1865 szeptemb. 20.	Sopron-Kanizsa	166 "
1868 május 4.	Barcs-Üszög	69 "
— szeptember 1.	Keresztúr-Barcs	70 "
1870.	Kanizsa-Keresztúr	16 "
— december 10.	Villány-Eszék	44 "

d) A Bécsből Győrön, Budapesten, Szegeden, Temesváron át egyrész Orsovába, másrészt Báziasba vezető vonalak közül megnyitáltak:

1846 július 15.	Bécs-Bruck	39 km.
1847.	Budapest-Czepléd (l. előbb)	71 "
1853 szeptember 3.	Czepléd-Félegyháza	58 "

1854	márczius	4.	Félegyháza-Szeged	60 km.
1855	december	24.	Bruck-Győr	79 "
1856	augusztus	10.	Győr-Újszőny	37 "
—	november	1.	Báziás-Jaszenova	26 "
1857	november	15.	Szeged-Temesvár	112 "
1858	július	20.	Temesvár-Jaszenova	94 "
1876	október	23.	Temesvár-Karánsebes	98 "
1878	május	20.	Karánsebes-Orsova (határ)	94 "
—	október	18.	Kelenföld-Budapest	13 "
1884	július	16.	Újszőny-Kelenföld	90 "

e) A Bécsből Budapesten, Aradon, Gyulafehérváron át Nagyszombatba, a Zsilvölgybe vezető elágazással, vezető vasutak közül megnyitottak:

1851.	Bécs-Budapest-Cegléd-Szolnok (l. előbb)	363 km.
1858	október 25. Solnok-Arad	143 "
1868	december 22. Arad-Gyulafehérvár	211 "
1870	augusztus 28. Piski-Petrozsény	66 "
1871	november 20. Gyulafehérvár-Tövis	20 "
1872	május 6. Tövis-Kiskapus	51 "
—	október 11. Kiskapus-Nagyszombat	45 "

7) A határon más állomásokkal a vasúti csatlakozás a következő időszakban létesült:

1847	október	13.	Szczakowa-Granicza (Oroszországgal).
—	"	13.	Mislovicze (Poroszországgal).
1848	szeptember	1.	Oderberg-Annaberg (Poroszországgal).
1851	ápril	8.	Bodenbach-Niedergrund (Szászországgal).
1855	december	17.	Oderberg-Dzieditz (Oroszországgal).
1858	november	24.	Kufstein (Bajorországgal).
1859	május	16.	Ala (Olaszországgal).
1859	december	1.	Reichenberg-Grottan (Szászországgal).
1860	augusztus	12.	Salzburg (Bajorországgal).
—	október	1.	Cormons (Olaszországgal).
1861	szeptember	1.	Passau (Bajorországgal).
—	október	15.	Fürth i. W. (Bajorországgal).
1863	márczius	16.	Oswieczim (Poroszországgal).
1865	október	15.	Eger-Waldsassen (Bajorországgal).
—	november	1.	Eger-Asch-Selb-Hof "
—	"	1.	Eger-Voiteersreuth (Szászországgal).
1869	február	1.	Oderberg-Teschen "
—	október	28.	Szuczawa (Rumániával)
—	december	29.	Königshain-Liebau (Poroszországgal).

1870 június	24. Dzieditz (Poroszországgal).
1871 „	1. Simbach (Bajorországgal).
— október	4. Podwoloczyška (Oroszországgal).
1872 május	12. Weipert (Szászországgal).
— június	1. Lochau-Lindau (Bajorországgal).
— október	24. Buchs (Svájczzal).
— november	23. St. Margarethen (Svájczzal).
1873 augusztus	27. Radziwilow (Oroszországgal).
— szeptember	25. Leobschütz-Jägerndorf (Poroszországgal).
— november	1. Georgswalde-Ebersbach (Szászországgal).
1874 január	14. Mittelwalde (Poroszországgal).
1875 június	1. Reichenberg-Seidenberg (Poroszországgal).
— augusztus	23. Reitzenhain (Szászországgal).
— október	15. Liechtenau (Poroszországgal).
— december	1. Ziegenhals „
1876 „	6. Warnsdorf (Szászországgal).
1877 június	15. Halbstadt (Poroszországgal).
— október	20. Eisenstein (Bajorországgal).
1878 május	20. Orsova-Vercierova (Rumániával).
1879 márczius	10. Tömös-Predeal (Rumániával).
— október	11. Pontafel (Olaszországgal).
1883 november	1. Eger-Schirnding (Bajorországgal).
1884 szeptember	15. Belgrád (Szerbiával).
— december	6. Moldau (Szászországgal).
1886 október	1. Klingenthal „

⁸⁾ Báró Wüllerstorf alatt a következő vasúti engedélyokmányok adattak ki: a «Böhmische Nordbahn» számára 1865. október 6-án (közöttéve 1866. január 1.) 139·8 kilométerre; Aussig, Böhm.-Leipa, Reichstadt, Niemes, Böhm.-Aicha, Liebenau vasút 81·6 kilométer 1865. november 16-án (közöttéve 1866. május 5.); a Teplitz-Dux-Komottau közt 44·5 km. 1866. május 10-én; Kassa-Oderberg közt elágazással Eperjes felé 357 km. 1866. június 26-án; Aradról Gyulafehérvárra, elágazással Piskitől Petrozsény felé, 281·9 km. 1866. augusztus 18-án; a Ferencz József-pálya 623 kilométer 1866. november 11-én; a Rudolf trónörökös pálya 448·7 km. 1866. november 11-én; az osztrák államvasutak hálózatának kiegészítése 212 km. 1866. december 1-én; a Bustehradi vasút némely vonalai 478 km. 1867. január 11-én; végül az 1866. február 27-én kötött szerződés által köteleztetett a déli pálya a Bruck-Leoben, Kottori-Barcs, Szentpéter-Fiume és Villach-Franzensfeste közti vonalak 335·3 kilométer építésére. (L. «Österreichische Revue» 1867. évfolyam III. kötet 67. és köv. l. Die Vervollständigung des österreichischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1866.)

⁹⁾ A hadi tengerészet tanulmányi utakat természetesen mindig tett, de eredményök csak a legújabb időben tétetik közzé. A 70-es

évek óta tett tanulmányi utak legalább a hadi tengerészet számára kivonatossan közöltetnek, de miután ezek a tanulmányi utak leginkább csak tengerészeti szempontból, illetőleg a hadi tengerészet személyzetének oktatása és gyakorlása céljából rendeztettek, jelentősök, illetőleg a belölők között szűk kivonatok is inkább csak tengerészeti jelentőségűek. Ily kivonatok: «Officielle Publikationen auf Veranlassung des k. k. Reichskriegsministeriums, Marinesektion reservirt für die k. k. Marine» cím alatt megjelentek a Novara fregattának 1871. évben Közép- és Észak-Amerikába, — a Fasana corvettenak 1871. évben Singapore, Hongkong, Shangay, Chefoo, Yokohama, Nagasaki, Bombay stb., — a Helgoland corvettenak 1873. évben Bahía, Barbados, Havanna, New-Yorkba, — a Friedrich corvettenak 1874. évben a keletázsiai vizekbe, — a Dandolo corvettenak 1875. évben Közép- és Dél-Amerikába, — a Helgoland corvettenak 1879. évben Sidneybe, — a Saida corvettenak 1879. évben Bahiába, — a Fasana corvettenak 1880. évben Montevideo, Havanna és Philadelphíába, — a Pola szállítóhajónak 1882. évben az északi sark felé tett utazásairól. Legújabb időben azonban a tanulmányi utak egész tudományos előkészülettel és közgazdasági tanulmányok céljából is rendeztetnek, s ezen utak eredménye a nagyközönség számára is földolgoztatik és közzététetik. Így megjelentek a következő művek:

Die Reise S. M. Kanonenboot «Albatros» im rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern, in den Jahren 1884—1885. Pola 1885.

Die Reise S. M. Corvette «Frindsberg» im rothen Meere und an der Ostküste Afrikas, in den Jahren 1884—1885. Pola 1885.

Die Reise S. M. Corvette «Helgoland» an der Westküste Afrikas in den Jahren 1884—1885. Pola 1885.

Die Reise S. M. Corvette «Aurora» nach Brasilien, und den La Plata-Staaten, in den Jahren 1884—1885. Pola 1885.

Transoceanische Reise S. M. Corvette «Saida» in den Jahren 1884—1885. Pola 1886.

Reise S. M. Schiffes «Zrínyi» über Malta, Tanger und Teneriffa nach Westindien in den Jahren 1885. und 1886. von Jerolim Freiherrn von Benko k. k. Corvettenkapitän. Pola 1887.

Die Reise S. M. Schiffes «Frindsberg» im rothen Meere und an den Küsten von Vorderindien und Ceylon in den Jahren 1885—1886. von Jerolim Freiherrn von Benko. Pola 1888.

Reise S. M. Schiffes «Albatros» unter Commando des k. k. Fregattenkapitäns Arthur Müldner nach Süd-Amerika, dem Caplande und West-Afrika 1885—1886. von Jerolim Freiherrn von Benko. Pola 1889.